



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 251]

नई दिल्ली, शुक्रवार, दिसम्बर 18, 2009/अग्रहायण 27, 1931

No. 251]

NEW DELHI, FRIDAY, DECEMBER 18, 2009/AGRAHAYANA 27, 1931

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुख्य, 15 दिसम्बर, 2009

सं. टीएमपी/26/2009-बीपीटी.—महापत्रन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार, इस प्राधिकरण की अधिसूचना सं. टीएमपी/52/2007-विविध दिनांक 26 फरवरी, 2008 द्वारा अधिसूचित महापत्रनों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देशों के अनुसरण में अधियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्रन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएमपी/26/2009—बीपीटी

विशाखापत्तनम पत्तन न्यास

.....आवेदक

आदेश

(नवम्बर, 2009 के 27वें दिन पारित)

यह मामला महापत्रन न्यासों में सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) परियोजनाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु दिशानिर्देश, 2008 के अनुसरण में विशाखापत्तनम पत्तन में अधियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सेवाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. प्रारंभ में, वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 29 मई 2009 (हमें 31 जुलाई 2009 को प्राप्त हुआ था) द्वारा अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव दाखिल किया था जिसके बाद प्रासंगिक साध्यता रिपोर्ट अग्रेषित करते हुए दूसरा पत्र दिनांक 31 जुलाई 2009 भेजा था। चूंकि प्रस्ताव के साथ-साथ अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों विशेष रूप से सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता गणना के संदर्भ में कोई कमियां देखी गई थीं, इसलिए वीपीटी से हमारे पत्र दिनांक 11 अगस्त 2009 द्वारा वीपीटी को कुछ अन्य बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ दिशानिर्देशों से विपर्थनों के कारण स्पष्ट करने की सलाह दी गई थी।

3.1. वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 10 सितम्बर 2009 द्वारा संशोधित प्रस्ताव दाखिल किया था और हमारे द्वारा उगाए गए बिन्दुओं पर सूचना/स्पष्टीकरण भी भेजे गए थे। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव के मुख्य बिन्दु नीचे दिए गए हैं:-

- (i). यह प्रस्ताव अतिरिक्त बैगिंग और प्रेषण सुविधाओं के साथ आंतरिक हारबर में वर्तमान पूर्व घाट 7 में अभियंत्रीकृत उत्तराई सुविधाओं का संस्थापन परिकल्पित करता है।
- (ii). बर्थ की लम्बाई 255 मीटर परिकल्पित की गई है। बर्थ का मौजूदा डुबाव 11 मीटर है जिसके वीपीटी द्वारा करवाए जाने वाले निर्करण के बाद बढ़कर 12.5 मीटर होने की उम्मीद है। यह पेनामेक्स पोतों को प्राप्त करने में समर्थ होगा।
- (iii). तैयार उर्वरक, म्यूरेट फास्फेट (एमओपी) और सामान्य कार्गो के प्रहसित किए जाने की उम्मीद है।
- (iv). यह प्रस्ताव निम्नलिखित मुख्य सुविधाएं परिकल्पित करता है:-

 - (क). 25,000 टन की लक्षित दैनिक आउटपुट दर अर्जित करने के लिए 35 टन ग्रैब क्षमता के साथ प्रत्येक 800 टन/घंटा के दो गैन्ट्री प्रकार के अनलोडरों का संस्थापन।
 - (ख). उर्वरकों को बर्थ से सिलोस और अन्य भंडारण शैडों तथा बैगिंग संयंत्रों तक परिवहन के लिए कन्वेयर प्रणाली।
 - (ग). कुल भंडारण क्षमता 40,000 टन की योजना बनाई गई है जिससे 225 X 40 मी० आकार अर्थात् (2X225X40) के दो भंडारण शैडों में 28000 टन क्षमता और सिलोस में 12000 टन क्षमता (4X14 मी० और 20 मी० ऊंचा) शामिल है।
 - (घ). बैगिंग संयंत्र के लिए सिले हुए वैगों के परिवहन के लिए परिवहन कन्वेयर शामिल होंगे। बैगिंग संयंत्र में 8400 टन प्रतिदिन की संस्थापित क्षमता वाली ऑटोमेटिक/सेमी-ऑटोमेटिक मशीनें होंगी। बैगिंग संयंत्र का अनुवीक्षण केन्द्रीयकृत कंट्रोल रूम द्वारा किया जाएगा।
 - (ङ). बैगिंग संयंत्र कॉम्प्लेक्स के प्रथम तल में प्लेटफार्म के किसी एक ओर दो आधी ट्रेनों का प्रहस्तन करने के लिए रेलवे साइडिंग परिकल्पित किए गए हैं।
 - (v). अपक्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए पत्तन द्वारा निम्नलिखित दृष्टिकोण अंगीकृत किया गया था।
 - (क). सर्वोत्तम क्षमता:

 - (i). सर्वोत्तम घाट क्षमता:
 - पत्तन ने अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6.17 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) परिगणित की है। उर्वरक अर्थात् म्यूरेट फास्फेट (एमओपी) और अन्य तैयार उर्वरकों के प्रहस्तन के लिए आउटपुट प्रतिमानक 30000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल हेतु अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित 10000 टन प्रतिदिन के प्रहरतन प्रतिमानक के विपरीत 25000 टन प्रतिदिन सुविधारित किया गया है।

सामान्य कार्गो अर्थात् स्टील और वैग वाला कार्गो के लिए प्रहस्तन दर दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन के अनुसार 4000 टन प्रतिदिन सुविधारित की गई है।

- एमओपी की क्षमता का प्रतिशत हिस्सा 24 प्रतिशत, अन्य तैयार उर्वरकों का 72 प्रतिशत और सामान्य कार्गो का 4 प्रतिशत परिकल्पित किया गया है।

- (ii). बैगिंग संयंत्र और सिलोस की कमता: प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम कमता 3.9 मिलियन टन प्रति वर्ष मिलियन की गई है जोकि 2.1 मिलियन टन प्रति वर्ष पर निर्धारित बैगिंग संयंत्र कमता और 1.8 मिलियन टन प्रति वर्ष पर निर्धारित सिलोस की कमता का जोड़ है। (अप्रक्रिंट प्रशुल्क दिशानिर्देश अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन के लिए बैगिंग संयंत्र और सिलोस की कमता का निर्धारण करने के लिए कोई सूत्र अद्या प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं।)
- (iii). सर्वोत्तम घाट कमता का निम्नात और भंडारण शैड पर बैगिंग की कमता और सिलोस की कमता अर्थात् 3.9 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) अप्रक्रिंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए गणना में अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधा की सर्वोत्तम कमता के रूप में सुविचारित किया गया है।
- (x). अनुमानित पूंजी लागत: अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं की कुल पूंजी लागत रु 181.40 करोड़ अनुमानित की गई है। उसका व्योरा नीचे दिया गया है:-

क्र.सं.	विवरण	अनुमानित पूंजी लागत (रु करोड़ में)
कार्यालय प्रहस्तन गणितीय		
(i).	सिविल लागत	
	- दर्थ के पीछे होपर ट्रैक	69.35
	- कन्वेयर गैलेरियाँ	1053.53
	- सिलो फार्म	1174.34
	- भंडारण शैड	2701.64
	- ट्रकिंग पार्किंग क्लेन	22.24
	- स्थानान्तरण टॉवर और ड्राइव हाउस	200.12
	- रेलवे ट्रैकों की डिस्ट्रेटलिंग	11.68
	- रेलवे ट्रैक तैयार करना	111.18
	- फेरियल भूतल सड़कों का निर्माण	333.53
	- भूतल ड्रेनेज	11.12
	- प्रचालन भवन	30.02
	- सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार	44.47
	- जल आपूर्ति के लिए प्रावधान	11.12
	- पर्यावरणात्मक कार्यों के लिए प्रावधान	277.95
	- मृदा जाँच	16.67
	उपजोड़ (i)	6068.96
(ii).	उर्वरक लागत	
	- जलयान अनलोडर बैगिंग गैलेरियाँ (प्रतिमानक - 2 सं.) वीपीटी ने 2 सं. का प्रस्ताव किया है	5781.27
	- कन्वेयर (2580 मी)	2868.40
	- बिजली कार्य	1028.40
	उपजोड़ (ii)	9678.07
(iii).	बैगिंग संयंत्र की लागत	
	- बैगिंग संयंत्र (सिविल कार्य)	1083.98
	- बैगिंग संयंत्र (2 सं.) (अभियंत्रीकृत कार्य)	444.71
	उपजोड़ (iii)	1528.69
(iv).	विविध	

	- उपर्युक्त (i) और (ii) पर सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5% (बैंगिंग संयंत्र अतिरिक्त) [अर्थात् 5% * (₹ 6068.96 लाख - ₹ 9678.07 लाख)]	787.35
	- बैंगिंग संयंत्र की सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5% [अर्थात् 5% * ₹ 1528.69 लाख]	76.44
	उपर्युक्त (iv)	863.79
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (i + ii + iii + iv)	18139.51

(ग). आरओसीई परिसंपत्तियों के राकल प्रखंड पर 16 प्रतिशत निर्धारित किया गया है

(घ). प्रचालन लागत:

हमारे सुझाव का पालन करते हुए, वीपीटी ने प्रासंगिक पूँजी लागत पर विचार करते हुए कार्गो प्रहस्तन सेवा और बैंगिंग तथा सिलाई सेवाओं के लिए अलग—अलग प्रचालन लागत का अनुमान लगाया है। प्रचालन लागत सामान्यतः विजली लागत के अनुमानज्ञ में विपर्थन के अलावा नीच वश स्पष्ट किए गए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसारण करते हुए अनुमानित की जारी है।

(i). बहुउद्देशीय कार्गो वर्थ के लिए एण्फांट प्रशुल्क दिशानिर्देश विजली के लिए उपभोग प्रतिमानक 100 इकाईयां प्रति घंटा प्रति क्रेन निर्धारित करते हैं। इधन उपभोग प्रतिमानक फोर्क लिफ्ट ट्रक/पेलोडरों की विभिन्न क्षमता के लिए विभिन्न रद्दों पर निर्धारित किया गया है। दिशानिर्देश एक वर्ष में 4000 कार्य घंटों के लिए विजली और इधन लागत अनुमानन की अपेक्षा करते हैं।

वीपीटी ने यह उद्धरित करते हुए बैंगिंग संयंत्र को छोड़कर कार्गो प्रहस्तन सुविधा के लिए 1.4 इकाईयां प्रति टन पर कोदला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए विजली लागत का अनुमान लगाया है कि इसके द्वारा परिकल्पित सुविधा अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए है जबकि दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक सेमी—अभियंत्रीकृत साधनों द्वारा है। बैंगिंग और सिलाई गतिविधियों के लिए, विजली लागत 0.50 इकाई प्रति टन उपभोग परिकल्पित करते हुए अनुमानित किया गया है। विजली लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत इकाई दर 6.20 प्रति इकाई है।

(ii). सिविल लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण सिविल कार्य पर 1 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत अनुमानित किया गया है।

(iii). वीमा 1 प्रतिशत और अन्य व्यय राकल अवल परिसंपत्ति मूल्य पर 5 प्रतिशत अनुमानित किए गए हैं।

(iv). मूल्यहास दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कम्पनी अधिनियम, 1956 में निर्धारित दर अंगीकृत करते हुए अंगीकृत किया गया है।

(v). पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाए जाने वाले क्षेत्र के लिए लाइसेंस शुल्क (प्रत्येक किराया) प्रासंगिक जोनों के लिए 2003-04 की पंचवर्षीय अवधि के लिए जिला शजरव प्राधिकरण (डीआरए) द्वारा निर्दिष्ट भूमि के मूल मूल्य पर 6 प्रतिशत प्रतिलाभ लागू करते हुए अनुमानित किया गया है। वर्ष 2009-10 के लिए आधार दर पर पहुँचने के लिए वर्ष 2004-05 से 2009-10 के लिए वार्षिक वृद्धि कारक 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से सुविधारित किया गया है।

(g). वीपीटी द्वारा अनुमानित कार्षिक राजस्व आदश्यकता निम्नवत् है:-

(रु 10 लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	कार्गो प्रहस्तन के लिए (बैंगिंग संयंत्र अतिरिक्त)	बैंगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए
(i).	पूँजी लागत		
	(क). सिविल	6068.96	1083.98
	(ख). अभियंत्रिक और विजली उपस्कर	9678.07	444.71
	(ग). विविध	787.35	76.43
	कुल पूँजी लागत	16534.38	1605.12
(ii).	पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	2645.50	356.82

(iii)	प्रचालन लागत	3477.49	276.67
(iv).	कुल राजस्व आवश्यकता	6122.99	533.49

(च). कार्गो प्रहस्तन गतिविधि (बैगिंग और सिलाई अतिरिक्त) के लिए वार्षिक अनुमानित राजस्व आवश्यकता (दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए) का ब्योरा नीचे दिया गया है:-

(रु लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रमाणित अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	प्रहस्तन प्रभार (रु 6122.99 लाख x 90%)	5510.69
(ii).	भंडारण प्रभार (रु 6122.99 लाख x 5%)	306.15
(iii).	विविध प्रभार (रु 6122.99 लाख x 5%)	306.15
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	6122.99

(vi). अनुमानित राजस्व आश्यकता की पूर्ति के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क निम्नवत् है:-

(क). समेकित कोयला प्रहस्तन प्रभार:

(दर रुपयों में प्रति टन)

नामपद्धति	विदेशी	तटीय
फास्फेट के स्प्रॉट सहित तेयार उर्वरक	* 166.70	100.05

* यदि बैगिंग और सिलाई सुविधा प्राप्त नहीं की जाती है तो लागू दर रु 141.30 प्रति टन (बैगिंग और सिलाई के लिए दर रु 25.40 प्रति टन है) है।

(ख). भंडारण प्रभार:

(i). निःशुल्क अवधि:

आयात कार्गो - 5 दिन

निर्यात कार्गो - 15 दिन

(ii). निःशुल्क अवधि के बाद रहने वाले शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग (रु में)
(i).	प्रथम 5 दिनों के लिए	19.65
(ii).	6वें से 10वें दिन	29.45
(iii).	10वें दिन के बाद	39.30

(ग). सभी विविध सेवाओं जैसे धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा आदि के लिए विविध प्रभार रु 7.85 प्रति टन प्रस्तावित किया गया है।

3.2. जैसाकि पहले बताया गया है, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव भेजते समय हमारे पत्र दिनांक 11 अगस्त, 2009 द्वारा हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर सूचना/स्पष्टीकरण भेजे थे। इसके मूल प्रस्ताव दिनांक 29 मई 2009 के संदर्भ में हमारे द्वारा उठाए गए विन्दुओं और वीपीटी के प्रतिसाद जोकि इस कार्यवाही में प्रासंगिक हो सकता है, का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

क्र.सं.	हमारे प्रश्न	वीपीटी का प्रतिसाद
(i).	(क). सिविल कार्यों जैसे बर्थ के पीछे होपर ट्रैक, सिलो फार्म, बैगिंग, संयंत्र आदि के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित पूँजी लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित सिविल कार्यों की सूची के अनुसार नहीं है। प्रतिमानकों से विपर्यन के कारण स्पष्ट करें और सिविल लागत की प्रत्येक मद के समावेशन के लिए औचित्य दें।	(क). सिविल कार्यों जैसे बर्थ के पीछे होपर, सिलो और बैगिंग संयंत्र के लिए पूँजी लागत परियोजना आवश्यकता के अनुसार है। यह प्रस्ताव अनलोडरों का इस्तेमाल करते हुए होपरों के माध्यम से कन्वेयरों पर उर्वरक की उत्तराई और उन्हें भंडारण शैड और बैगिंग संयंत्र ले जाना परिकल्पित करता है। हालांकि अनुशंसा अन्तर्निर्मित होपरों के साथ है, अंतर्निर्मित होपरों के साथ अनलोडर ग्राप्ट करने में तकनीकी समस्याओं की स्थिति में, नैरो गेज (10 मी0) के मददेनजर होपर उत्तराई ट्रैकों के बाहर होने चाहिए। होपरों को रेलों पर अनलोडरों के साथ ले जाया जाएगा। इसलिए, होपर ट्रैक अपेक्षित हैं। (ख). सिलो फार्म कार्गो को मौजूदा बैगिंग संयंत्र में आगे के अंतरण के लिए अपेक्षित है। (ग). यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि टीएमपी दिशानिर्देश उर्वरकों के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए अपेक्षित किसी प्रकार का

		उपस्कर निर्दिष्ट नहीं करते हैं। पत्तन ने परियोजना आवश्यकता के आधार पर उपस्कर शामिल किया है। व्यारे साध्यता रिपोर्ट में दिए गए हैं।
	(ख). अपफ्रंट प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव में सुविचारित कार्गो प्रहस्तन उपस्कर अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध V अनुसूची 4.3 में निर्धारित उपस्कर के मानक स्तर से मेल नहीं खाता है। प्रतिमानकों से विपथन के कारण स्पष्ट करें और उपस्कर की प्रत्येक मद के समावेशन के लिए औचित्य दें।	अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुबंध-5 के पैरा 4.3 में निर्दिष्ट कार्गो प्रहस्तन उपस्कर अर्ध-अभियंत्रीकृत साधनों द्वारा उर्वरकों सहित बहुउद्देशीय कार्गो के प्रहस्तन के लिए उपस्कर संकेतक है जबकि परियोजना उर्वरक के लिए अभियंत्रीकृत प्रहस्तन सुविधाओं का संस्थापन परिकलिप्त करती है जिसके लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं है।
	(ग). यह प्रस्ताव दस्तावेजी समर्थन के साथ रु0 181, 40 करोड़ का पूंजी लागत अनुमान प्रमाणित नहीं करता है। परियोजना साध्यता रिपोर्ट (संशोधित) में भी पूंजी लागत के अनुमानों को वैध ठहराने वाले दस्तावेज नहीं हैं। वह अवधि दर्शाते हुए जिसमें इकाई दर अंगीकृत की गई है सिविल और उपस्कर दोनों की पूंजी लागत के अनुमान को सही ठहराने के लिए समर्थक दस्तावेज/गणनाएं/पत्तन/पत्तन द्वारा नियुक्त परामर्शदाता द्वारा किए गए दर विश्लेषण की प्रतियां भेजें और अंकड़ों को अंतर्संबंधित करने के लिए मुख्य पत्रक का संदर्भ भी दें।	(ग). सिविल प्रखंड अनुमानन वीपीटी दर अनुसूचियों/स्थानीय बाजार से एकत्र की गई कोटेशनों/पहले किए गए कार्यों के अनुसार दरों पर आधारित है। अभियांत्रिक और विजली उपस्कर के मामले में पूंजी लागत मौजूदा बाजार मूल्यों/बजटीय उद्धरणों पर आधारित है और कीमतें हाल ही में पत्तन द्वारा किए गए/कार्यान्वयित कार्य पर आधारित हैं।
	(घ). पुष्टि करें कि क्या कार्य करार कर परिसंपत्तियों की सभी मदों अर्थात् सिविल कार्य, उपस्कर लागत, विजली कार्य के लिए लागू होगा।	(घ). हाँ, कार्य करार कर परिसंपत्तियों की सभी मदों अर्थात् सिविल कार्यों, उपस्कर लागत और विजली कार्य के लिए लागू होगा।
(ii).	प्रस्ताव में कहा गया है कि बहुउद्देशीय बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानक प्रस्तावित दर पर पहुंचने के लिए अंगीकृत किए गए हैं। तथापि, विजली लागत का अनुमान लगाने के लिए, कोयला/लौह अयस्क टर्मिनल के दिशानिर्देशों में निर्धारित उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत किया गया है। स्पष्ट करें कि लौह अयस्क/कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित विजली उपभोग प्रतिमानक उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के लिए प्रासंगिक है।	(क). बहुउद्देशीय बर्थों के लिए दिए गए प्रतिमानक सर्वोत्तम घाट क्षमता का निर्धारण करने के लिए संभव रत्तर तक अंगीकृत किए गए हैं, 4000 टन प्रतिदिन का उत्पादकता प्रतिमानक सामान्य कार्गो के प्रहस्तन के लिए अंगीकृत किया गया है, वार्षिक राजस्व आवश्यकता निर्दिष्ट किए गए प्रतिमानकों के आधार पर विभिन्न मदों में प्रभाजित की गई है, परिणामित कार्यों के आयात के लिए 5 दिन की निःशुल्क अवधि बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार हैं। विजली लागत के अनुमानन के संबंध में, कोयला प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित 1.4 प्रति टन का उपभोग प्रतिमानक निम्नलिखित कारणों से अंगीकृत किया गया है क्योंकि टीएमधी दिशानिर्देशों में उर्वरकों के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं हैं:— (1). कोयला और उर्वरकों का घनत्व बहुत ज्यादा करीब है जैसे कोकिंग कोयले के लिए 0.883 प्रति वर्ग मी० के घनत्व के मुकाबले पोटाश 0.90 प्रति वर्ग मी० है। (2). उर्वरक प्रहस्तन के लिए प्रस्तावित अभियंत्रीकृत प्रणालियों में अनलोडर, कन्वेयर आदि शामिल हैं जोकि अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली, इसमें भी अनलोडर और कन्वेयर होते हैं, से बहुत मिलते-जुलते हैं।
	(ख). हालांकि टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए 39 लाख टन प्रतिवर्ष घर सुविचारित की गई है परंतु विजली लागत के अनुमानन के लिए 60 लाख टन कार्गो सुविचारित किया गया है।	(ख). प्रणाली से उतारे गए 39 लाख टन कार्गो के वैगिंग संयंत्र में विजली आवश्यकता को मददेनजर रखते हुए 60 लाख टन के लिए विजली लागत पर विचार करने का कारण लगभग 21 लाख टन का नए वैगिंग संयंत्र में स्थानांतरा किया जाना है।
	(ग). पिछले तीन वर्षों 2006-07, 2007-08 और 2008-09 के दौरान वीपीटी बर्थों और कोरोमण्डल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड द्वारा प्रचालित समर्पित	(ग). वीपीटी में उर्वरकों के लिए कोई अभियंत्रीकृत प्रहस्तन सुविधाएं नहीं हैं। कोरोमण्डल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड से प्राप्त किया गया विजली उपभोग 1.25 से 1.4 इकाई प्रति टन के वीध

	अभियंत्रीकृत बर्थ में उर्वरक प्रहस्तन के लिए बिजली के उपभोक्ता की वास्तविक इकाई दर्शाएं।	है।
(iii).	(क). अपफ्रंट प्रशुल्क के लिए दिशानिर्देश विनिर्देश करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पटटा किराया तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है। वीपीटी से संबंधित भूमि का पटटा किराया 1998-2003 और 2003-08 की पांच-पांच वर्षीय अवधियों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 22 अप्रैल 2008 को आदेश सं. टीएएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा आखिरी बार अनुमोदित किया गया था। पटटा किराया के अनुमानन में वीपीटी द्वारा अंगीकृत पद्धति अप्रैल, 2008 अवधि के बाद 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करना अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाई गई है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पटटा किराया अप्रैल, 2008 से संशोधन के लिए देय है। परंतु पत्तन ने एक वर्ष से ज्यादा समय बीत जाने के बाद भी महापत्तनों की भूमि नीति पर सरकार के दिशानिर्देशों के अनुसार पटटा किराये के संशोधन के लिए अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है।	(क). वीपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पटटा किरायों के संशोधन का प्रस्ताव जोकि 2008-13 की पंचवर्षीय अवधि के लिए टीएएमपी के अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाना देय है, प्राप्त नहीं किया गया है क्योंकि अपनाई जा रही प्रक्रिया के अनुसार जिला राजस्व प्राधिकारियों (डीआरए) द्वारा भूमि मूल्यांकनों का निर्धारण प्रतीक्षित है। यह मामला संबद्ध अधिकारियों के साथ उठाया गया है। सरकार के निदेशों के अनुसार निर्धारित समयावधि में पत्तन परियोजनाएं कार्यान्वित करने की तात्कालिकता के मद्देनजर वीपीटी ने अस्थायी तौर पर 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए अनुमोदित दर में 2 प्रतिशत वार्षिक की दर से वृद्धि करते हुए अंगीकृत की है जैसाकि भूमि प्रबंध पर सरकारी नीति दिशानिर्देश दिनांक 8 मार्च 2004 में दिया गया है। 2008-13 के लिए निर्धारित भूमि-मूल्यांकन प्राप्त करने के पश्चात शीघ्र ही वीपीटी इन्हें संशोधित पटटा दरों की अनुशंसाओं के लिए दर निर्धारण समिति (आरएफसी) के समक्ष प्रस्तुत करेगा। वीपीटी के बोर्ड के अनुमोदन के पश्चात, इसे अनुमोदन के लिए टीएएमपी को प्रस्तुत किया जाएगा।
	(ख). अप्रैल 2008 के प्रशुल्क आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पटटा किराया में जोन X-के शामिल नहीं था क्योंकि पत्तन ने इस जोन के लिए दर का अनुमोदन नहीं मांगा था। इस सदर्भ में, आधार दर्शाएं जिसपर जोन X-के के लिए पटटा किराया पटटा किराये के अनुमानन में अंगीकृत किया गया है। वह जोन भी दर्शाएं जो भूमि के बाजार मूल्य, अवसंरचना और पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं, आदि के अनुसार जोन X-के के समकक्ष है।	(ख). वास्तव में, वीपीटी ने 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए टीएएमपी द्वारा पटटा किराये के अनुमोदन के लिए पत्र सं. एलआर/एलवी/एसए/999 दिनांक 29 जून 2005 द्वारा सभी 31 जोनों के लिए प्रस्ताव प्रस्तुत किया था जिसमें जोन X-के और जोन X-ख शामिल थे परंतु तथापि, वीपीटी में 12 जून 2007 को हुई बैठक के दौरान टीएएमपी द्वारा दिए गए निर्देशों के मद्देनजर, वीपीटी के पत्र दिनांक 3 जुलाई 2007 द्वारा प्रस्ताव को 19 जोनों तक सीमित करते हुए प्रस्तुत किया गया था जहां पटटे बाजार मूल्य आधार पर दिए गए हैं और जहां नए पटटे देने के लिए भूमि आवंटित करने की गुंजाइश है जिसमें दोनों जोनों अर्थात् जोन X-के और समकक्ष जोन X-ख को उस समय अलग रखा गया है। तथापि, उक्त जोन X-क सहित 12 जोनों के लिए संशोधित प्रस्ताव अनुमोदन के लिए टीएएमपी को प्रस्तुत किया जा रहा है। इस परियोजना के लिए उपलब्ध करवाए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र जोन X-के के अधीन आता है। वीपीटी द्वारा अंगीकृत दर 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करने के बाद 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए जोन X-क हेतु डीआरए द्वारा निर्धारित दर के अनुसार है।
(iv).	(क). क्षमता को बैगिंग सुविधा प्राप्त करने की समावना वालों और ऐसी सुविधा प्राप्त नहीं करने की समावना वालों में प्रभाजित करने का आधार स्पष्ट करें।	वर्तमान बैगिंग संयंत्र की क्षमता 8000 टन प्रतिदिन है। मौजूदा बैगिंग संयंत्र के 50 प्रतिशत और प्रस्तावित बैगिंग संयंत्र के लिए शेष 50 प्रतिशत पर विचार करने का कारण सिलोस और भंडारण शीड सहित प्रस्तावित प्रणाली की क्षमता के अनुसार है।
	(ख). यह भी स्पष्ट नहीं है कि लौह अयस्क/कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के लिए निर्धारित 1.4 इकाई प्रति टन का बिजली उपभोग प्रतिमानक बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए प्रासंगिक है। कृपया बैगिंग और सिलाई गतिविधि के लिए राजस्व आवश्यकता का अनुमान लगाने के लिए वीपीटी द्वारा अंगीकृत बिजली का उपभोग स्पष्ट करें और औद्योगिक बताएं।	(ख). यह एक मौजूदा उपयोक्ता से प्राप्त किया गया है कि बैगिंग संयंत्र के लिए बिजली उपभोग 0.5 इकाई प्रति टन है। तदनुसार, गणनाएं संशोधित की गई हैं।
	(ग). अनुबंध II बताता है कि यह 'बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए राजस्व आवश्यकता 21 लाख टन के लिए है।' से संबंधित है। इसलिए, यह स्पष्ट नहीं है	चूंकि संशोधित किया गया है। संशोधित गणना में, वीपीटी ने प्रासंगिक पूंजी लगात पर विचार करते हुए 2.1 मिलियन टन उर्वरक द्वारा प्राप्त करने की समावना वाले बैगिंग और सिलाई

	<p>कि राजस्व का अनुमान लगाने के समय (बैंगिंग सेवा प्राप्त कर रहे) 21 लाख टन के अलावा 3 लाख टन के अतिरिक्त कार्गो की लागत पर भी विचार क्यों किया गया है।</p>	<p>सेवाओं की दर अलग—से परिणित की है। प्रचालन लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक का अनुसरण करते हुए अनुमानित की गई है।</p>
	<p>(घ) बैंगिंग और सिलाई सेवा के लिए प्रति टन दर परिकल्पित सुविध की क्षमता के संदर्भ में परिकलित करें और अलग—से दर्शाएं।</p>	<p>(घ) अनुपालन किया गया है।</p>
<p>(v).</p>	<p>हालांकि पत्तन ने तटीय कार्गो के लिए रियायती प्रहस्तन दर का प्रस्ताव किया है, परंतु प्रस्तावित दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्थीकृत किए जाने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। यदि कोई तटीय कार्गो परिकल्पित नहीं किया गया है तो अभियक्त करें।</p>	<p>जहां तक उर्वरकों की बात है, कोई तटीय कार्गो नहीं है।</p>
<p>(vi).</p>	<p>(क) क्षमता से 40 प्रतिशत के बराबर कार्गो पर प्रस्तावित निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार लगेगा, ऐसा परिकल्पित करने का आधार स्पष्ट करें और वीपीटी द्वारा परिकल्पित प्लॉट टर्नओवर तथा प्ररतावित 5 दिनों की निःशुल्क अवधि के संदर्भ में औद्योगिक बताएं।</p>	<p>(क) निःशुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभारों के लिए कार्गो थ्रूपुट का 40 प्रतिशत परिकल्पित करने का आधार नीचे स्पष्ट किया गया है:-</p> <ul style="list-style-type: none"> प्रति माह कार्गो की अनुमानित उत्तराई = 5.13 टन (टीईएफआर के खंड-5 की तालिका 5.1 के अनुसार) कार्गो क्षमता जो एक माह में निकासित हो सकती है = 3.25 लाख टन (13000 टन X 25 दिन) (वर्षभर में प्रभाजित 300 दिन)। कार्गो का प्रतिशत जिससे भंडारण प्रभार आएंगे = (5.13 लाख टन - 3.25 लाख टन)/5.13 लाख टन = 37 प्रतिशत या कहें 40 प्रतिशत।
	<p>(ख) रु0 21.70 प्रति टन प्रतिदिन के प्रस्तावित भंडारण प्रभार पर पहुंचने के लिए, वीपीटी ने राजस्व आवश्यकता को भंडारण प्रभार आकर्षित करने की सभावना वो कार्गो से विभाजित किया है। राजस्व भी अनियोनित रहने की सभावना वाले कार्गो के दिनों को राख्या पर निर्भर करता है। वीपीटी द्वारा समय कारक पर विचार नहीं किया गया है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित भंडारण प्रभार की समीक्षा की जाए और उपर्युक्त टिप्पणी के आलोक में संशोधित किया जाए।</p>	<p>(ख) भंडारण पर पहुंचने के लिए विराम समय घटक पर विचार नहीं किया गया है, क्योंकि यह विभिन्न कारकों जैसे मौसमीय, कार्गो लेने के लिए आयातकों की तैयारी, आदि पर निर्भर करता है। भंडारण शैडों का प्रचालन कर रहे निजी प्रचालकों से यह मालूम किया गया है कि विराम समय 0 दिनों रो 1 महीने और गैर-मौसम के दौरा 2 से 3 माह के वीच भिन्न-भिन्न होता है। इसके अलावा, यह मौसमीय कार्गो होने के कारण, विराम समय संकल्पना को प्रभावित करना मुश्किल पाया गया है। विराम समय पर डाटा के संबंध में, यह कहा जा सकता है कि कार्गो को उपयोक्ताओं के तत्संबंधी गोदाम/भंडारण शैडों में तत्काल स्थानांतरित किया जाता है। वैसे, अपेक्षित डाटा हमारे पास उपलब्ध नहीं है। इस संदर्भ में, यह उल्लेख किया जाता है कि निःशुल्क अवधि के बाद प्रथम पांच दिनों के लिए भंडारण प्रभार हैं निर्धारित किए गए हैं और अगले पांच दिनों के लिए 50 प्रतिशत तक और 11वें दिन से आगे के लिए दोगुना किया जाना प्रस्तावित किया गया है। निर्दिष्ट की गई दर वर्तमान प्रचालकों द्वारा प्रभारित प्रभारों के अनुसार है अर्थात प्रथम 15 दिन - रु0 25/- प्रति टन और 15 दिनों के बाद - रु0 45/- प्रति टन।</p>
<p>(ग).</p>	<p>मिछले दो वर्षों 2007-08 और 2008-09 के दौरान पत्तन द्वारा प्रहसित उर्वरक का वास्तविक औरत विराम समय भेजें।</p>	<p>उपर्युक्त स्पष्टीकरण के मद्देनजर, उर्वरकों का विराम समय निर्धारित नहीं किया जा सकेगा।</p>
<p>(vii).</p>	<p>परियोजना साध्यता रेपोर्ट से, यह प्रकट होता है कि सभी पोत संबंधित सेवा पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाएंगी और वर्ध किराये सहित प्रभार पत्तन द्वारा वसूल किए जाएंगे। कृपया पुष्ट करें और प्रस्ताव में भी स्थिति स्पष्ट रूप से बताएं।</p>	<p>यह पुष्टि की गई है कि सभी पोत रांबधित सेवाएं (वर्ध किराये सहित) पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाएंगी। यह परियोजना केवल मौजूदा प्रचालन वर्ध (ईक्यू-7) में अभियंत्रीकृत प्रहस्तन सुविधाओं का स्थापन परिकल्पित करती है।</p>

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, वीपीटी से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 10 सितम्बर 2009 संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता निकायों/संगठनों/भावी बोलीदाताओं (वीपीटी द्वारा उपलब्ध करवाई गई सूची के अनुसार) को उनकी टिप्पणियों के लिए परिचालित किया गया था। मैं0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं जिहें वीपीटी को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में अग्रेषित किया गया था। मैं0 सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड की टिप्पणियों पर वीपीटी ने भी अपनी टिप्पणियां भेजी थीं।

5. प्रस्ताव की प्राथमिक संवीक्षा के आधार पर, वीपीटी को अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण भेजने की सलाह दी गई थी। वीपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा अपना जवाब भेजा था। उठाए गए प्रश्नों और वीपीटी द्वारा भेजे गए स्पष्टीकरणों का सार अनुवर्ती अनुच्छेदों में दिया गया है।

6.1. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 22 अक्टूबर 2009 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था। उक्त प्रस्ताव में, समय कारक की गणना करते हुए (अपफ्रंट) प्रहस्तन दर और भंडारण प्रभार संशोधित किए गए थे। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता निकायों/संगठनों/भावी बोलीदाताओं ने अपने निवेदन प्रस्तुत किए थे।

6.2. संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी को निम्नलिखित बिन्दुओं पर कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी:-

- संशोधित प्रस्तावित अपफ्रंट प्रशुल्क के साथ संयुक्त सुनवाई में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रशुल्क की संशोधित गणनाएं सभी संबद्ध उपयोक्ताओं और बोलीदाताओं को तत्काल परिचालित की जाएं जो उसके 7 दिनों के भीतर टीएमपी और वीपीटी को अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां, यदि कोई हों, भेजेंगे।
- हमारे समसंख्यक पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2009 द्वारा मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण 29 अक्टूबर 2009 तक अवश्य भेजे जाएं। इसके अलावा, कार्गो की निकासी के लिए पत्तन की प्रस्तावित सुधार योजनाओं के आलोक और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि अपफ्रंट प्रशुल्क 30 वर्ष की अवधि को ध्यान में रखते हुए निर्धारित किया जा रहा है, घाट साइट क्षमता के साथ मिलान करने के लिए सुधारती भंडारण क्षमता पर नोट भेजें।
- पत्तन द्वारा यथा सहमत अवसंरचना सुधार योजनाएं सभी उपयोक्ताओं और इस मामले के भावी बोलीदाताओं को परिचालित की जाए।

7.1. संयुक्त सुनवाई में चर्चा किए गए बिन्दुओं के संदर्भ में, वीपीटी ने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा अपना प्रतिसाद भेजा था। इसने बताया था कि उपयोक्ताओं/भावी बोलीदाताओं द्वारा उठाए गए बिन्दुओं को संबोधित करने के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क प्रस्ताव में और संशोधन किए गए हैं। प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा किए गए कुछ मुख्य संशोधन और उनके कारण नीचे दिए गए हैं:-

- संयुक्त सुनवाई में, बोलीदाताओं ने जलयान तट उत्तराई से बैगिंग संयंत्र तक प्रवालन यक्क पूरा करने के लिए फ्रंट एंड लोडर और रिक्लेमर शामिल किए जाने की इच्छा व्यक्त की थी। बोलीदाताओं द्वारा दिए गए सुझाव के मददेनजर, प्रस्ताव की प्रवालन प्रक्रिया के संदर्भ में जांच की गई है और प्रवालन फ्लो पूरा करने के लिए प्रस्ताव में 2 रिक्लेमर और 8 फ्रंट एंड लोडर शामिल किए गए हैं। 2 रिक्लेमरों की लागत रु 22.60 करोड़ और 8 फ्रंट एंड लोडरों की लागत रु 2.4 करोड़ ली गई है। इस प्रकार, उपस्कर लागत में रु 25 करोड़ की बढ़ोतरी है।
- (क). संयुक्त सुनवाई में बातचीत के मददेनजर, पत्तन ने घाट और यार्ड क्षमता के बीच अमेल को कम करने के लिए यार्ड क्षमता को बढ़ाने की समावना की जांच की थी। दो आधे-रैक साइड्स के साथ 3 रैकों की निकासी में मुश्किल के बारे में बोलीदाता द्वारा व्यक्त की गई चिंता का भी पत्तन द्वारा विश्लेषण किया गया है और इसने 20.48 एकड़ के अलावा 8 एकड़ अतिरिक्त भूमि आबंटित करने का प्रस्ताव किया है।
- (ख). इसके फलस्वरूप 3 से 4 रैक प्रतिदिन तक कार्गो की निकासी सुगम बनाने के लिए पूर्ण रैक व्यवस्था हेतु प्लेटफार्मों के विकास और 500 मीटर की अतिरिक्त कन्वेयर के लिए लागत में रु 6 करोड़ तक वृद्धि की गई है।
- (ग). सर्वोत्तम यार्ड क्षमता में सुधार किया गया है और आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित अतिरिक्त क्षेत्र के कारण बढ़ाकर 4.30 मिलियन टन प्रति वर्ष किया गया है।
- उपर्युक्त संशोधनों के परिणामस्वरूप, पूंजी लागत बढ़ाकर रु 31 करोड़ (उपस्कर लागत में रु 25 करोड़ + रेल प्लेटफार्मों के लिए रु 6 करोड़) किया गया है। संशोधित अद्युनातित पूंजी लागत रु 223.80 करोड़ है।
- (iv). भावी बोलीदाताओं में से एक बोलीदाता द्वारा किए गए निवेदनों के आधार पर पत्तन ने इस तथ्य के मददेनजर पहले प्रस्तावित 5 प्रतिशत की बजाय कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार मरम्मतों और अनुवीक्षण लागतों के लिए 7 प्रतिशत उपलब्ध करवाने का प्रस्ताव किया है कि प्रस्तावित उपस्कर और उर्वरक के लिए जलयान से भंडारण तक प्रहस्तन की पद्धति उस कोयला टर्मिनल के बराबर है।
- (v). पत्तन ने निवेदन किया है कि हाल ही में हुई बैठक में सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीपीएसी) विशेषज्ञ ने पत्तनों को विविध लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 5 प्रतिशत के

स्थान पर 12 प्रतिशत पर विचार करने का निदेश दिया है। तथापि, विविध लागत 5 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिलाभ के स्थान पर परिसंपत्तियों के सकल मूल्य का 8 प्रतिशत प्रस्तावित किया गया है।

(vi). वीपीटी ने निवेदन किया है कि ₹ 223.80 करोड़ की संशोधित अधुनानित पूंजी लागत और मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत अभियांत्रिक लागत के 7 प्रतिशत का पैरामीटर और विविध लागत के लिए 8 प्रतिशत एसएफसी/सीओएस बैठक के नोटिस में लाए गए थे और स्वीकृत किए गए थे। पूंजी लागत मर्म्मतों के कुछ तत्व जैसे भंडारण शैड, ट्रैक तैयार करना पूर्ववर्ती प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में सुविचारित किए गए थे, बैगिंग और सिलाई सेवा दोनों के लिए अलग—अलग पूर्व—निर्धारित प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए बैगिंग संयंत्र में स्थानांतरित किए गए हैं। इसके अलावा, रांशोधित प्रस्ताव में, भूतल ड्रेनेज, प्रचालन भवनों, बैगिंग संयंत्र से संबंधित कम्पाउंड दीवार रांशोधि पूंजी लागत का 50 प्रतिशत बैगिंग संयंत्र को आबंटित किए गए हैं।

(vii). बैगिंग संयंत्र के लिए इस्तेमाल किए जाने वाले क्षेत्र के लिए पट्टा किराया विहिनत किया गया है और टीएमपी द्वारा दिए गए सुझाव अनुसार बैगिंग और सिलाई प्रभारों के अधीन शामिल किया गया है। भंडारण प्रभारों पर पहुंचने के लिए 5 दिनों के समय कारक पर विचार किया गया है।

(viii). संशोधित सर्वोत्तम क्षमता, पूंजी लागत, वार्षिक राजरवाय आवश्यकता और प्रस्तावित संशोधित अपक्रंट प्रशुल्क के बारे में नीचे दिए गए हैं—

(क). क्षमता:

आबंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित 8 एकड़ अतिरिक्त भूमि के मददेनजर, वीपीटी परिकल्पित करता है कि बैगिंग संयंत्र पहले सुविचारित 7000 टन प्रतिदिन के स्थान पर पूर्णतः 8400 टन प्रतिदिन उपयोग किया जा सकता है। परिणामस्वरूप, भंडारण और बैगिंग संयंत्र तथा रिलोड की क्षमता मूल प्रस्ताव में निर्धारित 3.9 एमटीपीए के स्थान पर 4.3 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) संशोधित किया गया है। अभियांत्रिकृत उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता घाट और यार्ड दो क्षमताओं के निम्नतर होने की वजह से 4.3 एमटीपीए पर सुविचारित की गई है।

(ख). पूंजी लागत:

पूंजी लागत पहले अनुमानित ₹ 181.40 करोड़ के स्थान पर ₹ 223.80 करोड़ में संशोधित की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है—

क्र.सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव में अनुमानित पूंजी लागत	(रु 10 लाखों में)	
			पूंजी लागत का संशोधित अनुमान	
कार्गो प्रहस्तन गतिविधि				
(i).	सिविल लागत			
	- वर्थ के पीछे होपर ट्रक	69.35	69.35	
	- कन्वेयर गैलेरियां	1053.53	1609.42	
	- सिलो फार्म	1174.34	1174.34	
	- भंडारण शैड	2701.64	(बैगिंग गतिविधि को आबंटित)	
	- ट्रकिंग पार्किंग क्षेत्र	22.24	22.24	
	- स्थानांतरण टॉवर और ड्राइव हाऊस	200.12	200.12	
	- रेलवे ट्रैक डिस्ट्रेटिंग	11.68	11.68	
	- रेलवे ट्रैक तैयार करना	111.18	(बैगिंग गतिविधि को आबंटित)	
	- फेरियल भूतल सड़कों का निर्माण	333.53	333.53	
	- भूतल ड्रेनेज (संशोधित प्रस्ताव में प्रहरतन गतिविधि के लिए 50 प्रतिशत आबंटित)	11.12	5.56	
	- प्रचालन भवन (50%)	30.02	15.01	
	- सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार (50%)	44.47	22.24	
	- जल आपूर्ति के लिए प्रावधान	11.12	11.12	
	- पर्यावरणीय कार्यों के लिए प्रावधान	277.95	277.95	

	- मुदा जाँच	16.67	16.67
	उपजोड़ (i)	6068.96	3769.23
(ii).	उपस्कर लागत		
	- जलयान अनलोडर ब्रैबिंग गैन्ट्रियॉ (प्रतिमानकों के अनुसार - 2 सं.)	5781.27	5781.27
	- रिक्लेमर (2 सं.)	-	2512.63
	- फ्रांट एंड लोडर (8 सं.)	-	266.83
	- कन्वेयर	2868.40	2868.40
	- विजली कार्य	1028.40	1028.40
	उपजोड़ (ii)	9678.07	12457.53
(iii).	बैगिंग संयंत्र की लागत		
	- बैगिंग संयंत्र	1083.98	1083.98
	- भंडारण शैड	--	2701.64
	- रेलवे ट्रैक निर्माण	--	222.36
	- भूतल ड्रेनेज (50%)	--	5.56
	- प्रचालन भवन (50%)	--	15.01
	- सीमाशुल्क कम्पाउंड दीवार (50%)	--	22.23
	- बैगिंग संयंत्र (2 सं.) (अभियांत्रिक कार्य)	444.71	444.71
	उपजोड़ (iii)	1528.69	4495.49
(iv).	विविध		
	(क). कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त):	787.35	1298.14
	- मूल प्रस्ताव में उपर्युक्त (i) और (ii) में सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत। संशोधित अनुमानित प्रस्ताव में 8 प्रतिशत।		
	(ख). बैगिंग संयंत्र के लिए:	76.44	359.64
	- मूल प्रस्ताव में बैगिंग संयंत्र के सिविल लागत और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत। संशोधित प्रस्ताव में 8 प्रतिशत पर अनुमानित।		
	उपजोड़ (iv)	863.79	1657.78
	प्रहस्तन गतिविधि के लिए कुल पूँजी लागत (i + ii + iii + iv)	18139.51	22380.03

(ग). वार्षिक राजस्व आवश्यकता:

(₹० लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	मूल प्रस्ताव		संशोधित प्रस्ताव	
		कार्गो प्रहस्तन के लिए (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)	बैगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए	कार्गो प्रहस्तन के लिए (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त)	बैगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए
(i).	पूँजी लागत पर 16 प्रतिशत की दर से आरओसीई	2645.50	256.82	2803.98	776.82
(ii).	प्रचालन लागत	3477.49	276.67	4021.31	904.78
(iii).	कुल राजस्व आवश्यकता	6122.99	533.49	6825.29	1681.60

(घ). संशोधित अनुमानित वार्षिक राजस्व आवश्यकतां कार्गो प्रहस्तन गतिविधि प्रहस्तन प्रभारों के लिए 96 प्रतिशत की दर से प्रभाजित की गई है, भंडारण और विविध प्रभारों के लिए 2 प्रतिशत प्रत्येक की दर से प्रभाजित की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है:—

(रु लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	प्रभाजित अनुमानित राजस्व आवश्यकता
(i).	प्रहस्तन प्रभार (रु 6825.29 लाख x 96%)	6552.28
(ii).	भड़ारण प्रभार (रु 6825.29 लाख x 2%)	136.50
(iii).	विविध प्रभार (रु 6825.29 लाख x 2%)	136.50
	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से कुल राजस्व आवश्यकता	6825.29

वीपीटी ने बताया है कि बोलीदाताओं में से एक ने भंडारण प्रभारों के लिए राजस्व का प्रभाजन 5 प्रतिशत से कोयला तथा लौह अद्यक्ष के बराबर 1 प्रतिशत में बदलने का सुझाव दिया था। तथापि, चूंकि उर्वरकों के लिए कोई विशिष्ट दिशानिर्देश नहीं है और इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि बहुउद्देशीय बर्थी और विशेषज्ञ टर्मिनल के दिशानिर्देशों का संयुक्त रूप सुविचारित किया गया है, इसलिए राजस्व बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के अपक्रंत प्रशुल्क निर्धारण के बराबर 96 प्रतिशत, 2 प्रतिशत, 2 प्रतिशत पर प्रभाजित किया गया है।

(d). संशोधित अनुमानित राजस्व आवश्यकता को पूरा करने के लिए प्रत्याविता अपक्रंत प्रशुल्क हैं:-

(i). संगकित कोयला प्रहस्तन प्रभार:

(दर रु 50 में प्रति टन)	
नामपद्धति	विदेशी
तैयार उर्वरक फास्फेट के म्यूरेट के अलावा	152.40

(ii). बैगिंग और सिलाई प्रभार (25 लाख टन की क्षमता के लिए) – रु 67.30 प्रति टन।

(iii). भंडारण प्रभार:

(क). निःशुल्क अवधि:

आयात कार्गो – 5 दिन

(ख). निःशुल्क अवधि के बाद पहुँच रहने वाले शेष कार्गो के लिए भंडारण प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका माग (रु 50 में)
(i).	प्रथम 5 दिनों के लिए	1.60
(ii).	6वें से 10वें दिन	2.40
(iii).	10वें दिन के बाद	3.20

(iv). धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा, आदि के लिए प्रिविधि प्रभार रु 3.20 प्रति टन प्रत्यावित किया गया है।

7.2 हमारे पत्र दिनांक 15 अक्टूबर 2009 द्वारा उठाए गए प्रश्नों और उसपर वीपीटी द्वारा अपने पत्र दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा भेजे गए रपट्टीकरणों का सार नीचे तालिकावद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	वीपीटी से प्राप्त जवाब
(i).	<p>वीपीटी ने स्पष्ट किया है कि चूंकि उर्वरकों के अन्तर्मान प्रहस्तन के लिए अपक्रंत प्रशुल्क दिशानिर्देश में कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं किया गया है। इसलिए अपने स्वयं के निर्धारण के आधार पर उत्तम तर 25000 टन प्रतिदिन पर सुविचारित की गई है। भेजी गई गणना में, यह देखा गया है कि उत्तम ने सर्वोत्तम घाट क्षमता पर पहुँचने के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक के अनुसार 70 प्रतिशत क्षमता उपयोगिता कारक की गणना की है और इसमें प्रत्येक कारक जैसे प्रहस्तन दर, घंटों की संरक्षा, आदि भी पत्तन द्वारा कम किए गए हैं। इस संकेत में, निम्नलिखित स्पष्ट करें:-</p> <p>(क). ग्रैब की निवल पे-लोड क्षमता अभिकल्पित क्षमता के 60 प्रतिशत पर सुविचारित करने का आधार।</p>	<p>(क). 25000 टन प्रतिदिन की उत्तराई दर टीईएफआर में दिए गए औद्योगिक के अनुसार सुविचारित की गई है। यह प्रत्यावर प्रत्येक के लिए 35 मीटर ग्रैब के साथ 800 टन/प्रति क्षमता के 2 अंगतोड़र</p>

	<p>(ख). जब घाट क्षमता के लिए सूत्र अधिकतम क्षमता के 70 प्रतिशत की सर्वोत्तम क्षमता के रूप में पहले ही स्वीकार करता है तब प्रहस्तन दर पर पहुंचने के लिए एक दिन में घंटों की संख्या 21 घंटों तक सीमित की गई है।</p>	<p>संस्थापित करने के लिए है। अभिकल्पित क्षमता के 60 प्रतिशत (लगभग) पर निवल लिफिटिंग क्षमता ग्रैब के टेयर भार के अलावा सुविचारित की गई है जो अभिकल्पित क्षमता का लगभग 40 प्रतिशत है।</p> <p>(ख). घंटों की संख्या के संबंध में, होल्डस के बीच संचलन करने वाले पोतों की बर्थिंग और अबर्थिंग, कार्य व्यवस्था जैसे हैच व्यवस्थाएं और पारी प्रभार आदि के कारण प्रतिदिन 3 घंटों का समय नुकसान 3 पारियों के लिए सुविचारित किया गया है। दक्षता कारक के 70 प्रतिशत के संदर्भ में, यह बताया गया है कि कार्य शुरू करने में समाप्त होने तक ग्रैब पिकअप में भिन्नताओं के कारण कार्य के लगातार 21 घंटों के दौरान कुशलता के समान स्तर पर ग्रैबों का इस्तेमाल नहीं किया जा सकता। 0.8 से 1.2 टन/घन के बीच उर्वरकों के विभिन्न प्रकारों के घनत्व में भिन्नता अधिकतम क्षमता का 70 प्रतिशत है क्योंकि टीएमपी दिशानिर्देशों के अनुसार सर्वोत्तम क्षमता 365 दिनों में से बर्थ अभिग्रहण के प्रतिमानकों के लिए परिणित की गई है।</p>
<p>(ii).</p>	<p>अभियंत्रीकृत प्रहस्तन सुविधा की क्षमता बैगिंग और सिलाई सेवाओं के लिए निर्धारित क्षमता तक सीमित की गई है। बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए अपफेट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं है। इस संबंध में, वीपीटी द्वारा परिकलित भंडारण की क्षमता, बैगिंग और सिलाई सेवाओं के संदर्भ में निम्नलिखित बिन्दु स्पष्ट करें—</p> <p>(क). दो निजी भांडागार प्रदाता द्वारा 8000 टन प्रतिदिन पर निर्दिष्ट बैगिंग और सिलाई सेवा अर्जित की गई बताया गया है इसे दस्तावेजी साथ द्वारा प्रमाणित करें। वीपीटी के बर्थ पर अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाएं प्रदान करने वाली कोरोमण्डल फर्टिलाइज़ेस लिमिटेड द्वारा बैग में भरे और सिलाई किए गए उर्वरक की मात्रा उपयोग किए गए क्षेत्र, बैगिंग संयंत्र, आदि की संख्या के ब्योरों के साथ दर्शाएं।</p> <p>(ख). केवल 8400 टन प्रति दिन (टीपीडी) के स्तर पर बैगिंग संयंत्रों की क्षमता पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें। इसके अलावा, बैगिंग संयंत्र की क्षमता की गणना के लिए इसे आगे रेल द्वारा कारों की निकासी अर्थात् 7000 प्रतिदिन तक सीमित किया गया है। बैगिंग सुविधा और निकासी सुविधा की क्षमता में सुधार करने की संभव कार्यपद्धतियों की इस गहराई से जांच करें कि टर्मिनल क्षमता पर लगाई गई सीमाओं को दूर किया जा सके। यह ध्यान में रखना चाहिए कि अपफेट प्रशुल्क 30 वर्षों की अवधि के लिए निर्धारित किया गया है और बाद में दरों की समीक्षा करने के लिए कोई नहीं अथा सीमित गुंजाइश होगी।</p> <p>(ग) सिलोस की क्षमता 12000 टन प्रतिदिन अनुमानित की गई है। पत्तन द्वारा भेजी गई परियोजना साध्यता रिपोर्ट (पृष्ठ 35) से यह ज्ञात होता है कि सिलोस से</p>	<p>(क). सूचना मौखिक रूप से प्राप्त की गई है।</p>
		<p>(ख). बैगिंग संयंत्र की क्षमता 8400 टीपीडी परिकल्पित की गई है। रेल द्वारा 6960 टन प्रतिदिन कारों की निकासी 58 टन प्रति बैगन की 40 बैगों की 3 ट्रेन लदाई (3 रैक X 40 बैगन X 58 टन) आधार पर सुविचारित की गई थी। बैगिंग संयंत्र के स्तर तक निकासी के लिए सीमांकन वर्तमान होल्डिंग लाइनों में सीमांकन के कारण है।</p> <p>टीएमपी द्वारा 22-10-2009 को की गई संयुक्त सुनवाई में, बोलीदाताओं ने कहा था कि दो आधे रैक साइडों से 3 रैक प्रतिदिन की निकासी शट्टिंग, पुनर्संमूहन, आदि जैसी प्रचालन अपेक्षा में समय लगने के कारण मुश्किल होगा। इस पहलू की टीएमपी द्वारा की गई टिप्पणी और बोलीदाता द्वारा पूछे गए प्रश्नों के आलोक में समीक्षा की गई थी और 3 से 4 पूरे रैक प्रतिदिन प्रहस्तन करने में समर्थ बनाने के लिए 8 एकड़ की अतिरिक्त भूमि पर विचार किया गया है और तदनुसार टर्मिनल क्षमता 3.9 एमटीपीए से बढ़ाकर 4.3 एमटीपीए की गई है।</p> <p>(ग). टीईएफआर के अनुसार, वर्तमान भांडागारों में परिवहनित किए गए जाने वाले उर्वरकों की मात्रा 8000 टन परिकल्पित की गई है। वर्तमान बैगिंग संयंत्र की अभिकल्पित क्षमता 8000 टीपीडी है।</p>

	<p>कार्गो मौजूदा दो निजा भांडागारों पर परिवहनित किया जाएगा। ये भांडागार 8000 टन प्रतिदिन का वैगिंग और प्रेषण पहले ही प्रहस्तन कर रहे हैं। स्पष्ट करें कि क्यों सिलोस की क्षमता 6000 टन प्रतिदिन के संदर्भ में निर्धारित की गई है, जब प्रहस्तित वास्तविक कार्गो (वैगों में और सिला हुआ) 8000 टन प्रतिदिन प्रतिदिन बताया गया है।</p> <p>(प). स्पष्ट करें कि सिलोस की क्षमता मौजूदा दो निजी सेवा प्रदाता द्वारा उपलब्ध करवाई गई वैगिंग और भंडारण सुविधा तक सीमित की जा रही है और वह उनके द्वारा उपलब्ध करवाई गई मौजूदा सुविधाओं पर भी आधारित हैं। यह जरूरी नहीं है कि वर्तमान व्यवस्था अगले 30 वर्षों तक जारी रहेगी।</p> <p>(ङ.). पत्तन को पुनः सलाह दी जाती है कि भंडारण की क्षमता, वैगिंग और रेल एवं सड़क दोनों द्वारा निकासी सुविधा को बढ़ाने के सभी संभव उपायों की जांच करें जिससे टर्मिनल क्षमता में सुधार हो।</p>
<p>(iii).</p> <p>विशेष अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने पूजी लागत के अनुमानों के वैधीकरण के लिए समर्थक दस्तावेज़/दर प्रिश्लेषण नहीं भेजे हैं। इसलिए, यह दोहराया जाता है कि सिविल पूजी लागत के अनुमानन को सही ठहराने के लिए समर्थ दस्तावेजों की प्रतियाँ/गणना/दर प्रिश्लेषण आकड़ों को अंतर्संबंधित करने के लिए मुख्य पत्रक का संदर्भ देते हुए भेजें।</p> <p>मौजूदा कीमतों/बजटीय उद्धरणों/पत्तन द्वारा हाल ही में किए गए कार्य की कीमतों पर आधारित बताए गए उपस्कर लागत का अनुमानन भी जरूरी दस्तावेजों के साथ स्थापित करें। कृपया पुष्टि करें कि रामी पूजी लागत आंकड़े 1 जनवरी 2009 को अधिनिति किए गए हैं।</p>	<p>सिविल कार्यों के मामले में 1 जुलाई 2009 के दौरान सुविचारित दर विश्लेषण की प्रतियाँ संलग्न की गई हैं (ये दस्तावेज़ नहीं भेजे गए हैं)। अभियांत्रिक और विजली उपस्कर के संबंध में, उत्पाद निर्माता सामान्यतः गैर-क्रेताओं को दजटीय ऑफर नहीं देते हैं। यह लागत अन्य महापत्तनों द्वारा समान उपस्कर की हाल ही में की गई खरीदों पर आधारित है और यह पुष्टि की गई है कि अनुमानों के लिए अंगीकृत दर प्रचलित वाजार दरों पर आधारित है।</p>
<p>(iv).</p> <p>वैगिंग और सिलाई सेवा उपलब्ध करवाने के लिए उपयोग किए जाने वाले क्षेत्र के लिए पटटा किराया (वैगिंग और सिलाई के अलावा) अपफ्रंट दर समेकित प्रहस्तन निर्धारित करने के लिए इस लागत की गणना करने की बजाय वैगिंग/सिलाई सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय स्वीकार किया जाए।</p>	<p>8 एकड़ के अतिरिक्त आवंटन के बाद वैगिंग संयंत्र के लिए क्षत्र 69.816 वर्ग गज है और तदनुसार पटटा किराये परिगणित किए गए हैं और वैगिंग तथा सिलाई प्रभारों में शामिल किए गए हैं।</p>
<p>(v).</p> <p>पत्तन को सलाह दी जाती है कि समय कारक पर दियार करते हुए प्रथम स्लैब के लिए प्रस्तावित भंडारण प्रभार की समीक्षा और संशोधन करें। परिणामस्वरूप, अनुवर्ती स्लैबों की दरें भी संशोधित करें।</p>	<p>5 दिनों का समय कारक परिगणित किया गया है और तदनुसार भंडारण प्रभार संशोधित प्रस्ताव 11 नवम्बर 2009 में पुनः परिगणित किए गए हैं।</p>
<p>(vi).</p> <p>चूंकि सामान्य कार्गो (स्टील और बैग वाला कार्गो) की प्रहस्तन दर उर्वरक से भिन्न है, इसलिए कृपया स्पष्ट करें कि दो कार्गो मदों की उत्पादकता के विभिन्न स्तर पर विचार करते हुए भिन्न समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित क्यों नहीं की गई है।</p>	<p>सामान्य कार्गो का प्रहस्तन बीओटी प्रबालक के दायरे में नहीं आता है।</p>

7.3. संयुक्त सुनवाई में यथा निर्णीत, पत्तन ने संबंधित अवसंरचना सुधार योजना भी भेजी हैं जिन्हें नीचे सारबद्ध किया गया है:-

- (i). 11 मीटर डुबाव वाले पोर्टों के लिए आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल और घुमाव चक्र को गहरा और चौड़ा करने का कार्य पूरा हो चुका था और 12.5 मीटर डुबाव वाले पोर्टों के लिए आंतरिक हारबर प्रवेश चैनल तथा घुमाव वक्र को गहरा और चौड़ा करने का कार्य शुरू किया जा चुका है और अक्तूबर 2010 तक पूरा होने की उम्मीद है। एनएचएआई के साथ संयुक्त उद्यम रूप में राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ने वाली 12.5 किमी⁰ की पत्तन संपर्कता रोड का कार्य चल रहा है जिससे कार्गो की आवाजाही आसान हो जाएगी।
- (ii). ₹ 215 करोड़ की अनुमानित लागत से अवसंरचना और फ्लाईओवर पुलों का विकास कार्य चरणबद्ध तरीके से किया जाएगा। अन्य सड़क सुधार प्रस्ताव जिसमें 11वीं योजना में सड़क अवसंरचना तथा फ्लाईओवर पुलों का विकास, पुलों के पुनर्वास सहित भौजूदा दो लेन वाली सड़कों का सुदृढ़ीकरण, पत्तन संपर्कता रोड से जोड़ने के लिए आंतरिक सड़कों का विकास शामिल है।
- (iii). ₹ 215 करोड़ की अनुमानित लागत से अवसंरचना और फ्लाईओवर पुलों का विकास कार्य चरणबद्ध तरीके से किया जाएगा। अन्य सड़क सुधार प्रस्ताव जिसमें 11वीं योजना में सड़क अवसंरचना तथा फ्लाईओवर पुलों का विकास, पुलों के पुनर्वास सहित भौजूदा दो लेन वाली सड़कों का सुदृढ़ीकरण, पत्तन संपर्कता रोड से जोड़ने के लिए आंतरिक सड़कों का विकास शामिल है।
- (iv). 1000 ट्रकों (लगभग) और 20 ट्रेलरों के लिए पार्किंग सुविधाओं और लदाई/उत्तराई स्थान और पार्किंग क्षेत्र के बीच कूशल संघर प्रणाली के साथ संबंधित सुविधाओं के लिए ट्रक टर्मिनल के विकास के लिए रुचि अभियान शुरू की गई है।
- (v). पत्तन स्वयं 200 किमी⁰ ट्रैक लम्बाई का प्रचालन और अनुरक्षण करता है, पत्तन रेलवे प्रणाली में 12 साइडों और 17 खुले टर्मिनल हैं। 2007-12 तक 16 और साइड विकसित करने की योजनाएं हैं। निम्नलिखित रेल संपर्क प्रस्ताव हैं—
 - (क). ₹ 25 करोड़ की अनुमानित लागत पर रेलवे साइड सुविधाओं के आधुनिकीकरण का कार्य प्रगति पर है।
 - (ख). ईस्ट यार्ड रेलवे लाइनों को दोबारा बिछाने का कार्य शुरू किया गया है और 9 आधे रैकों के स्थान पर 8 पूरे रैकों की लदाई की सुविधा देने के लिए यह तेजी से चलाया जा रहा है।
 - (ग). ₹ 81 करोड़ की अनुमानित लागत से वादलापुदी में इंटरचेंज यार्ड और मिण्डी में रिसेप्शन और प्रेषण यार्ड तथा संबंधित सुविधाओं का विकास।
- (vi). अन्य लोजिस्टिक्स:
 - (क). लौंगों और बाजौं की प्राप्ति का कार्य प्रगति पर है।
 - (ख). 3100 एकड़ी लोको के 3 लोको प्राप्त किए गए हैं।
 - (ग). हाइ पावर टगों को किराये पर लेने के लिए टैंडर आमंत्रित किए गए हैं जिसपर काफी कार्रवाई हो चुकी है।
 - (घ). हाइ पावर की 2 टगों की प्राप्ति के लिए जारी किया गया कार्य आदेश प्रगतिधीन है।

7.4. संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णयों, जो उपर्युक्त पैरा 6.2. (i) और (iii) में दिए गए हैं, के संदर्भ में, वीपीटी ने ईमेल दिनांक 11 नवम्बर 2009 द्वारा अपना संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 और अवसंरचना सुधार संबंधी व्योरे संबद्ध उपयोक्ताओं/उपयोक्ता असोसिएशनों को अग्रेषित किए थे। वीपीटी के संशोधित प्रस्ताव पर उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं से कोई विशिष्ट टिप्पणियां प्राप्त नहीं हुई थीं। तथापि, पत्तन ने बताया था कि कृषकों और मैरॉसिकाल लोजिस्टिक्स लिंग ने वीपीटी को अपनी टिप्पणियां भेजी हैं। पत्तन ने कृषकों द्वारा की गई टिप्पणियां और उसपर पत्तन की अस्वृक्तियां भेजी थीं।

8. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेखों में उपलब्ध हैं। संबद्ध पक्षों से प्राप्त टिप्पणियों का सार प्रासंगिक पक्षों को अलग से भेजा जाएगा। ये व्योरे हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

9. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है—
 - (i). विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के संस्थापन के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा निर्धारित करने के लिए विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) का प्रस्ताव फरवरी 2008 में पोत परिवहन, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों के अनुसरण में है। ये दिशानिर्देश सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) आधार पर महापत्तन न्यासों द्वारा विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारण की अपेक्षा करते हैं। महापत्तनों में पीपीपी परियोजनाओं के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने हेतु फरवरी 2008 के दिशानिर्देशों के खंड 2.2 के अनुसार, निर्धारित की जाने वाली अपफ्रंट प्रशुल्क सीमाएं विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में अगले पांच वर्षों के दौरान अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए नीलाम की जाने वाली सभी परियोजनाओं के लिए लागू होगी। यह उल्लेखनीय है कि वीपीटी इस स्थिति से भली-भांति परिचित है।
 - (ii). इस आदेश के पूर्ववर्ती हिस्से में दर्ज वास्तविक स्थिति से यह देखा जा सकता है कि वीपीटी ने मई 2009 (हमें जुलाई 2009 के अंत में प्राप्त हुआ) में दाखिल किए गए अपने मूल प्रस्ताव से लेकर अब तक अपने प्रस्ताव में

चार बार संशोधन किया है। मई 2009 के मूल प्रस्ताव में अनुमानित पूँजी लागत रु 181.39 करोड़ थी जिसे संयुक्त सुनवाई के बाद संशोधित किया गया है। कुछ बोलीदाताओं द्वारा दिए गए सुझावों के अधार पर पत्तन ने अपने पूर्ववर्ती प्रस्ताव की समीक्षा की है और पूर्ण रैक साइडिंग सुविधा विकसित करने के लिए अतिरिक्त भूमि आवंटित करने का प्रस्ताव किया है। इसने 2 रिक्लेमर, 8 फ्रंट एंड लोडर और 1 प्लेटफार्म की लागत तथा अतिरिक्त कन्वेयर भी शामिल किया है। वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 में, तदनुसार, अनुमानित पूँजी लागत संशोधित कर रु 223.80 करोड़ कर दी थी और पुष्टि की थी कि संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं को परिचालित किया जा चुका है।

मामले की कार्यवाही के दौरान भेजी गई सूचना/स्पष्टीकरणों के साथ वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए पिछले संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 पर इस विश्लेषण में विचार किया गया है।

(iii) यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए अलग से कोई प्रतिमानक विनिर्दिष्ट नहीं करते हैं। इसलिए, पत्तन ने जहां कहीं जरूरी हुआ आधुनिकीकरण और संशोधन के लिए प्रासंगिक होने की सीधा तक बहुउद्देशीय वर्ष के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत किए हैं। यह उद्धरित करते हुए कि अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन के लिए परिकल्पित सुविधाओं में से कुछ (अभियंत्रीकृत) कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के समान है, वीपीटी ने प्रस्तावित उर्वरक प्रहस्तन सुविधा के लिए प्रासंगिक सीधा तक कुछ मर्दों जैसे विजली लागत का अनुमान, मरम्मत और अनुकूल लागत, सिविल कार्यों और अभियांत्रिक उपस्कर की पूँजी मर्दों आदि के लिए कोयला टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक भी अंगीकृत किए हैं। कुछ उपयोक्ताओं/बोलीदाताओं जिनसे इस मामले में विचार-विमर्श किया गया था, ने भी कोयला टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों को अंगीकृत करने का सुझाव दिया था क्योंकि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित अभियंत्रीकृत प्रहस्तन सुविधा कुछ हद तक कोयला टर्मिनल से तुलनीय है।

यह पाया गया है कि केवल सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक और मानक निशुल्क अवधि बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल से अंगीकृत किए गए हैं। वीपीटी द्वारा दाखिल किए गए संशोधित प्रस्ताव में मुख्य तौर पर पत्तन द्वारा जरूरी संशोधनों और पत्तन द्वारा परिकल्पित अभियंत्रीकृत प्रहस्तन सुविधा के लिए आधुनिकीकरण के साथ पहले से उद्धरित कारणों से कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक अंगीकृत करना पाया गया है। कुछ प्रतिमानकों/पैरामीटरों में प्रस्तावित विपर्यनों पर अनुवर्ती अनुच्छेदों में साथ-साथ चर्चा की गई है।

(iv) सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(क). सर्वोत्तम घाट क्षमता:

(i). अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6 17 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। पोराश के म्यूरेट (एमओपी) की क्षमता का प्रतिशत हिरसा 24 प्रतिशत, अन्य उर्वरक 72 प्रतिशत और सामान्य कार्गो जैसे स्टील और बैग वाला कार्गो 4 प्रतिशत पर परिकल्पित किया गया है। किसी भी स्थिति में टर्मिनल की अंतिम सर्वोत्तम क्षमता पर इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा जिससे भंडारण और सिलोर क्षमता द्वारा सीमित किया गया है।

(ii). बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में उर्वरक के लिए निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक 30000 टन पार्सल आकार से अधिक के पोतों के लिए 10000 टन प्रतिदिन और निम्नतर पार्सल आकार पोतों के लिए 7500 टन प्रतिदिन है। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि बहुउद्देशीय कार्गो वर्ष हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित उर्वरक के लिए प्रहस्तन प्रतिमानक सेमी-अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए है जबकि वीपीटी ने उर्वरक का अभियंत्रीकृत प्रहस्तन परिकल्पित किया है। इस प्रकार, बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए उर्वरक हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रहस्तन प्रतिमानक प्रासंगिक नहीं है।

(iii). वीपीटी ने तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित दो अनलोडरों के आधार पर उर्वरक के लिए प्रहस्तन दर 25000 टन प्रतिदिन पर विचार किया है। बोलीदाताओं में से एक कृगको ने उल्लेख किया था कि पत्तन द्वारा परिकल्पित प्रहस्तन दर ज्यादा है। अथापि, पत्तन ने प्रहस्तन दर पर पहुंचने के आधार दिए हैं। उर्वरक के अंगीकृत प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी विशेष प्रहस्तन प्रतिमानकों में ज्यादा में वीपीटी द्वारा परिकल्पित प्रहस्तन दर पर अपफ्रंट प्रशुल्क गणना में विश्वास किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि घाट क्षमता वर्तमान मामले में रुकावट नहीं है परन्तु भंडारण और सिलोर की क्षमता सीमांकन कारक है।

सामान्य कार्गो जैसे स्टील और बैग वाला कार्गो के लिए, पत्तन ने बहुउद्देशीय कार्गो वर्ष के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 4000 टन प्रतिदिन की प्रहस्तन दर

पर विचार किया है। यह अनुमान लगाया गया है कि सामान्य कार्गो तैनात किए जाने के लिए प्रस्तावित अभियंत्रीकृत प्रहस्तन सुविधाओं, जोकि मुख्यतः उर्वरक, जोकि अप्रभावी कार्गो है, प्रहस्तन के लिए है, का उपयोग नहीं करता रहेगा। वीपीटी द्वारा सुविचारित सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर अंगीकृत की गई है।

- (iv). वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रहस्तन दरों में टर्मिनल की सर्वोत्तम घाट क्षमता 6.17 एमटीपीए परिगणित की गई है।
- (ख). बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता:
- (i). संशोधित प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा निर्धारित बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता 4.30 मिलियन टन प्रति वर्ष है जोकि 2.52 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित भंडारण तथा बैगिंग संयंत्र क्षमता और 1.8 मिलियन टन प्रतिवर्ष पर निर्धारित सिलोस की क्षमता का जोड़ है।

जैसाकि पहले बताया गया है, 2008 के अपक्रंत प्रशुल्क दिशानिर्देश उर्वरक के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए कोई प्रतिमानक निर्धारित नहीं करते हैं। इसलिए, उर्वरक प्रहस्तन टर्मिनल के लिए पत्तन द्वारा परिकल्पित बैगिंग संयंत्र और सिलोस सुविधा की क्षमता का निर्धारण करने के लिए दिशानिर्देशों में कोई प्रतिमानक उपलब्ध नहीं है। इसलिए, बैगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अंगीकृत किए गए दृष्टिकोण और आधार पर कुछ संशोधनों के अधीन विश्वास किया गया है जो अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए हैं।

- (ii). संशोधित प्रस्ताव दिनांक 11 नवम्बर 2009 से पहले पत्तन द्वारा दाखिल किए गए प्रस्तावों में, बैगिंग संयंत्र की क्षमता 8400 टन प्रतिदिन निर्धारित की गई थी। तथापि, समग्र बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता पर पहुंचने के लिए, उत्पादकता रेल द्वारा कार्गो की संभावित निकासी के आधार पर 7000 टन प्रतिदिन परिकल्पित की गई थी। पत्तन को घाट और यार्ड क्षमता के बीच बेसल को कम करने के लिए बैगिंग संयंत्र और सिलोस की क्षमता बढ़ाने की संभावना की जाँच करने की सलाह दी गई थी। कुछ बोलीदाताओं ने भी कार्गो की बेहतर निकासी के लिए रेल साइड में सुधार करने और अतिरिक्त भंडारण क्षेत्र की जरूरत की बात उठाई थी।

तदनुसार, पत्तन ने 8400 टन प्रतिदिन पर निर्धारित बैगिंग संयंत्र के आउटपुट के समय कार्गो की निकासी के निलान के लिए संशोधित प्रस्ताव में अतिरिक्त भूमि क्षेत्र पर विचार किया है। इस तरह, बैगिंग संयंत्र की संशोधित उत्पादकता और 300 दिनों की गणना के आधार पर वीपीटी द्वारा बैगिंग संयंत्र की क्षमता 2.52 मिलियन टन प्रति वर्ष (एमटीपीए) निर्धारित की गई है। किसी भी उपयोक्ता ने पत्तन द्वारा प्रस्तावित बैगिंग क्षमता पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है। 8400 टन प्रतिदिन की बैगिंग सेवा के आधार पर वीपीटी द्वारा निर्धारित बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता पर विश्वास किया गया है और एक वर्ष में 356 दिनों की संख्या लेते हुए और दिशानिर्देशों में सामान्य निर्धारण के अनुसार वार्षिक क्षमता में 70 प्रतिशत सर्वोत्तम उपयोगिता कारक लागू करते हुए स्वीकार किया गया है। तदनुसार, बैगिंग संयंत्र की सर्वोत्तम क्षमता 2.15 एमटीपीए परिगणित होती है।

- (iii). सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता पत्तन द्वारा भंडारण क्षमता 12000 टन प्रतिदिन लेते हुए 1.80 एमटीपीए निर्धारित की गई है। तथापि, सिलोस की सर्वोत्तम वार्षिक क्षमता पर पहुंचने के लिए, यह क्षमता पत्तन के बाहर प्रचालन कर रहे मौजूदा दो निजी भांडागारों में उपलब्ध बैगिंग और प्रेषण सेवा के आधार पर और उसपर 75 प्रतिशत का सर्वोत्तम कुशलता कारक लागू करते हुए तथा 300 दिनों की गणना करते हुए 8000 टन प्रतिदिन की गई है।

जहां तक परियोजना का संबंध है, परिकल्पित सेवा जलयान—तट प्रहस्तन, सिलोस की ओर संचलन और सिलोस के माध्यम से ले जाए गए कार्गो के संदर्भ में बल्क रूप में सुपुर्दर्गी है। सुपुर्दर्गी बल्क रूप में परिकल्पित की गई है ना कि बैग रूप में। यह जरूरी नहीं होगा कि अगले 30 वर्षों के लिए केवल मौजूदा भांडागार सेवाएं जारी रहेंगी और उसकी मौजूदा क्षमता रहेगी। इसके अलावा, यह जरूरी नहीं होगा कि सिलोस से बल्क रूप में आने वाले सभी कार्गो केवल मौजूदा दो निजी भांडागारों से बैगिंग सेवाएं प्राप्त करेंगे। पत्तन ने भी स्वीकार किया है कि मौजूदा भांडागार व्यवस्था को जारी रखना प्रचालक का वाणिज्यिक निर्णय है। ऐसी स्थिति में, सिलोस की क्षमता सीमित करना पूरी तरह से मौजूदा दो निजी भांडागारों द्वारा उपलब्ध करवाई गई बैगिंग सेवा की क्षमता पर आधारित है, ऐसा कहना अत्येष्ट होगा और अनुसरित मानक पद्धति में प्रासंगिक नहीं है।

सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता वीपीटी द्वारा निर्धारित सिलोस की भंडारण क्षमता अर्थात् 12000 टन प्रतिदिन के आधार पर संशोधित की गई है और वर्ष के दिनों की संख्या 365 ली गई है और सर्वोत्तम क्षमता निर्धारित करने के लिए मानक उपयोगिता स्तर का 70 प्रतिशत लागू किया गया है। तदनुसार, सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता 3.07 एमटीपीए परिगणित की गई है।

उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, बैंगिंग संयंत्र और सिलोस की सर्वोत्तम क्षमता का जोड़ 5.21 एमटीपीए निर्धारित किया गया है।

(ग). सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता:

उर्वरक के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन की सर्वोत्तम क्षमता दो क्षमताओं अर्थात् घाट और बैंगिंग संयंत्र तथा सिलोस की क्षमता से कम होने की वजह से अपक्रंट प्रशुल्क की गणना में 5.21 एमटीपीए सुविचारित किया गया है।

(v). पूंजी लागत:

अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के लिए संशोधित पूंजी लागत रु0 223.80 करोड़ अनुमानित की गई है। जैसाकि पहले बताया गया है, पत्तन ने बोलीदाताओं द्वारा किए गए अनुरोध पर कन्चेयरों और रेल प्लेटफार्म के विकास के लिए अतिरिक्त क्षेत्र और अतिरिक्त उपस्कर अर्थात् 8 फ्रंट एंड लोडर और 2 रिक्लेमर का प्रस्ताव किया है। पत्तन परिकल्पित करता है कि प्रचालक मौजूदा प्रचालन बर्थ में अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं का विकास और प्रचालन करे। इसलिए, अनुमानित पूंजी लागत को वर्थ के निर्माण की लागत में शामिल नहीं किया गया है। पत्तन ने पुष्टि की है कि सभी पोत संबंधित सेवाएं पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाई जाएंगी और, इसलिए, ऐसी सेवाओं के लिए प्रासंगिक प्रशुल्क वीपीटी द्वारा अपने दरमान के आधार पर वसूल किया जाएगा।

कोयला टर्मिनल हेतु अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों में बहुत रूप से बताया गया है कि सिविल कार्य शामिल है और पत्तन द्वारा दी गई सिविल लागत के अनुमानों पर विश्वास करना होगा। वीपीटी द्वारा अनुमानित सिविल कार्यों की मर्दे कोयला टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित बहुत यिहिनत सूची के अनुसार है। उसके अलावा, पत्तन ने उर्वरक कार्गो के लिए परिकल्पित प्रहस्तन सुविधाओं के आधार पर कुछ मर्दे जैसे सिलो फार्म, वर्थ के पीछे होपर ट्रैक, ट्रकिंग क्षेत्र, पर्यावरणीय कार्यों के लिए प्रावधान, आदि शामिल की हैं।

पत्तन ने कुछ बोलीदाताओं द्वारा यथा सुझाए गए अतिरिक्त उपस्कर के अलावा 2 अनलोडरों, कन्चेयरों और विजली कार्यों पर विचार किया है। चूंकि सर्वोत्तम क्षमता का हिस्सा बैंगिंग सेवा से प्राप्त होने की संभावना है और कार्गो क्षमता का हिस्सा सिलोस से बल्क रूप में सुपुर्दर्गी किए जाने की उम्मीद है, इसलिए बैंगिंग संयंत्र से संबंधित पूंजी लागत अलग-से अनुमानित की गई है। तथापि, कुछ समान व्ययों जैसे— ड्रेनेज, भवन आदि की लागत कार्गो प्रहस्तन सुविधाओं और बैंगिंग संयंत्र की बीच बराबर-बराबर प्रभाजित की गई है।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि अभियंत्रीकृत उर्वरक प्रहस्तन हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित किन्हीं प्रतिमानकों के अभाव में, पत्तन द्वारा प्रस्तावित सिविल कार्य और उपस्कर विकसित किए जाने के लिए परिकल्पित प्रहस्तन सुविधाओं पर आधारित है।

यह उल्लेखनीय है कि अपक्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 3.2 इस प्राधिकरण को लचीलेपन का अधिकार देता है कि वह पत्तन द्वारा दिए गए औचित्य के आधार पर और दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों पर प्रभाव रखने वाली पत्तन विशिष्ट शर्तों के मद्देनजर प्रतिमानकों में जरूरी समायोजन कर सके। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोक्ता/बोलीदाता ने वीपीटी द्वारा प्रस्तावित सिविल कार्य और उपस्कर पर कोई आपत्ति नहीं उठाई है सिवाय इसके कि अपर्याप्त भंडारण यार्ड और अतिरिक्त फ्रंट एंड लोडरों तथा रिक्लेमरों के कुछ विशिष्ट मुद्दे थे जिन्हें संशोधित प्रस्ताव में पत्तन द्वारा संबोधित किए गए हैं।

पत्तन द्वारा दिया गया सिविल और उपस्कर लागत का अनुमानन किसी आवश्यकता जो अनुमानों में परिकल्पित न हो, की देखरेख के लिए आक्रियकताओं हेतु प्रावधान, कार्य करार कर तथा मृदा जांच, इंजीनियरिंग/पर्यवेक्षण प्रभार के साथ है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, वीपीटी ने सिविल कार्य तथा उपस्कर लागत के लिए अंगीकृत इकाई दर के संदर्भ में पूंजी लागत के अनुमानों के वैधीकरण के लिए समर्थक दस्तावेज़/दर विश्लेषण, आदि नहीं भेजे हैं।

पत्तन ने स्पष्ट किया है कि सिविल कार्यों के अनुमान 1 जुलाई 2009 के दौरान दर विश्लेषण पर आधारित हैं। अभियंत्रिक और विजली उपस्कर लागत के संबंध में, पत्तन ने स्पष्ट किया है कि उत्पाद निर्माता सामान्यतः

गैर-क्रेताओं को बजटीय ऑफर नहीं देते हैं। पत्तन ने पुष्टि की है कि अनुमान अन्य महापत्तनों द्वारा समान उपस्कर की हाल ही में की गई खरीदों पर आधारित हैं और अंगीकृत दर प्रचलित बाजार दरों पर आधारित है। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों के आधार पर, पत्तन द्वारा भेजे गए पूँजी लागत अनुमानों पर अनुवर्ती विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विविध पूँजी लागत के अनुमानन में संशोधन करते हुए विश्वास किया गया है।

(vi). विविध पूँजी लागत के संदर्भ में, कोयला प्रहस्तन टर्मिनल हेतु दिशानिर्देश इस मद का अनुमान लगाने का प्रतिमानक सिविल और उपस्कर लागत पर 5 प्रतिशत निर्धारित करते हैं। अन्य बल्क कार्गो प्रहस्तन के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानक भी इसी स्तर पर है। तथापि, कृम्भको और मै0 सिकाल लॉजिस्टिक्स लिमिटेड ने उल्लेख किया था कि 5 प्रतिशत का प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए विविध लागत का अनुमान कमतर है।

वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में विविध लागत के लिए 12 प्रतिशत पर विचार करने के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी मूल्यांकन समिति (पीपीएसी) के एक विशेषज्ञ द्वारा दिए गए सुझाव के आधार पर सिविल तथा उपस्कर लागत पर 8 प्रतिशत विविध पूँजी लागत का अनुमान लगाया है। विविध पूँजी लागत का अनुमान दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार नहीं पाया गया है। विपथनों पर विचार करने के कारण भी प्रस्तावित संशोधित प्रतिमानक सही उहराने के लिए जरूरी विश्लेषण के साथ रिकॉर्ड में नहीं लाए गए हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि अन्य महापत्तन न्यासों में अपक्रं प्रशुल्क निर्धारण में विविध पूँजी लागत दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए अनुमानित की गई है। केवल इसके मामले में दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों से विपथन करने के लिए पत्तन द्वारा कोई असाधारण परिस्थितियां नहीं बताई गई हैं। ऐसी स्थिति में, विविध लागत का अनुमान न कोयला तथा अन्य बल्क कार्गो प्रहस्तन टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित किया गया है।

(vii). उपर्युक्त संशोधनों के अधीन, कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए कुल पूँजी लागत रु 21758.36 लाख पर अनुमानित किया गया है। इसमें बैगिंग और भंडारण संयंत्र के लिए अनुमानित रु 4720.26 और बैगिंग तथा सिलाई सेवा के अलावा कार्गो प्रहस्तन सेवा के लिए रु 0 17038.10 लाख शामिल है।

(viii). नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार अनुमानित पूँजी लागत के, 16 प्रतिशत पर अनुमानित किया गया है। यह कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) के लिए रु 0 2726.10 लाख और बैगिंग तथा भंडारण संयंत्र के लिए रु 0 755.24 लाख परिणित किया गया है।

(ix). प्रचालन लागत:

(क). कोयला प्रहस्तन टर्मिनल अर्थात् 1.4 इकाई प्रति टन के लिए निर्धारित उपभोग प्रतिमानक अंगीकृत करते हुए पत्तन द्वारा बिजली लागत यह उद्धरित करते हुए अनुमानित की गई है कि उर्वरक के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए इसके द्वारा परिकल्पित सुविधा में अनलोडर, कन्वेयर, रिक्लेमर आदि जो अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली के समयान हैं, शामिल हैं। पत्तन ने भी कोरोमण्डल फर्टिलाइजर्स लिमिटेड से बिजली उपभोग प्राप्त किया है जोकि 1.25 से 1.4 इकाईयां प्रति टन के बीच बताया गया है। बैगिंग संयंत्र के लिए, वीपीटी ने मौजूदा सुविधाओं में से एक सुविधा से इसके द्वारा यथा प्राप्त 0.50 इकाईयां प्रति टन के बिजली उपभोग पर विचार किया गया है।

वीपीटी द्वारा सुविचारित बिजली की इकाई लागत रु 6.20 है और पत्तन ने पुष्टि की है कि यह पत्तन द्वारा खर्च की गई बिजली की प्रचालित इकाई लागत पर आधारित है। बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ तथा द्रव कार्गो बर्थों के लिए फरवरी 2009 में पहले निर्धारित अपक्रं प्रशुल्क में भी बिजली की इकाई दर रु 6.20 सुविचारित की गई थी।

(ख). पत्तन ने पहले बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर अनुमानित मरम्मत और अनुरक्षण उपस्कर लागत के 5 प्रतिशत पर अनुमानित किया था। कृम्भको ने कोयला और लौह अयस्क टर्मिनल हेतु दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के आधार पर 7 प्रतिशत पर मरम्मत और अनुरक्षण उपलब्ध करवाने का सुझाव दिया है। बोलीदाता ने वास्तव में उर्वरक की प्रकृति के कारण मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के लिए अलग-से 5 प्रतिशत उपलब्ध करवाने का अनुरोध किया है। संशोधित प्रस्ताव में, मरम्मत और अनुरक्षण इस तथ्य को मद्देनजर रखते हुए कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार उपस्कर लागत के 7 प्रतिशत की दर से अनुमानित किया गया है कि प्रस्तावित उपस्कर और उर्वरकों के लिए जलयान से भंडारण तक प्रहस्तन की पद्धति उस टर्मिनल के समान है। वीपीटी द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण के आधार पर, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत अनुमान स्वीकार किया गया है।

- कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार, रिविल कार्य पर मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत के 1 प्रतिशत, सकल अचल परिसंपत्तियों के 1 प्रतिशत पर बीमा लागत और अचल परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 5 प्रतिशत पर अन्य व्यय अनुमानित की गई है।
- (ग). परिसंपत्तियों के प्रासांगिक समूह के लिए एसएलएम के अधीन कम्पनी अधिनियम में निर्धारित दरों के अनुसार मूल्यहास सिविल लागत पर 3.34 प्रतिशत और उपस्कर लागत पर 10.34 प्रतिशत की दर रो परिकलित किया गया है।
- (घ). पटटा किराये भंडारण यार्ड और बैगिंग संयंत्र, सिलोस, कन्चेयर गैलेरी, आवंटि के लिए आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित क्षेत्र के लिए परिगणित किए गए हैं। अपक्रंट प्रशुल्क हेतु दिशानिर्देश विनिर्दिष्ट करते हैं कि पत्तन भूमि के लिए पटटा किराया तत्संबंधी महापत्तनों के दरमान में निर्धारित दर के आधार पर अनुमानित किया जाता है।

पत्तन ने निवेदन किया है कि वीपीटी से संबंधित भूखंडों के लिए पटटा किरायों के संशोधन हेतु प्रस्ताव 2008-13 की पंचवर्षीय अवधि के लिए प्रस्तुत किया जाना देय है जिसे जिला राजस्व प्राधिकारियों (डीआरए) द्वारा भूमि मूल्यांकन रूप में अभी तक अंतिम रूप नहीं दिया गया है जिसकी प्रतीक्षा है। जोन 1ग पर आवंटित किए जाने के लिए प्रस्तावित भूमि के संदर्भ में, वीपीटी ने 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित पटटा दर भूमि प्रबंध सरकारी नीति दिशानिर्देश दिनांक 8 मार्च 2004 में यथा उपलब्ध 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से वृद्धि के अधीन अस्थायी तौर पर अंगीकृत की है। यही दृष्टिकोण फरवरी 2009 में वीपीटी के द्वारा कार्गो टर्मिनल और बहुउद्देशीय कार्गो टर्मिनल के लिए अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करते समय अपनाया गया था।

तथापि, 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा 22 अप्रैल 2008 को आदेश सं. टीएमपी/41/2005-वीपीटी द्वारा अनुमोदित किराये जोन X के और जोन X खंड शामिल नहीं था। पत्तन ने स्पष्ट किया है कि जोन X के और जोन X खंड में भूमि के लिए 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए और सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार 6 प्रतिशत प्रतिलाभ लागू करते हुए और वर्ष 2009 के लिए दर पर पहुंचने के लिए 2 प्रतिशत प्रतिवर्ष की वार्षिक वृद्धि जोकि यह भी सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार है, वार्षिक पटटा किराया डीआरए द्वारा निर्धारित भूमि का मूल्यांकन अंगीकृत करते हुए निर्धारित किया गया है। यह उल्लेखनीय है कि पत्तन ने समान तरीकों से इन जोनों के मामले में पटटा किरायों के निर्धारण के लिए हाल ही में एक पृथक प्रस्ताव प्रस्तुत किया था।

चूंकि जोन X के और जोन X खंड के लिए पटटा किराये 2003-08 की पंचवर्षीय अवधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किए गए हैं, और वीपीटी द्वारा इस संबंध में हाल ही में दाखिल किए गए प्रस्ताव को स्वीकार करते हुए, यह प्राधिकरण जिला राजस्व प्राधिकरण (डीआरए) द्वारा उपलब्ध करवाए गए भूमि के मूल्यांकन पर विश्वास करता है जोकि पटटा किराये पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा सुविचारित किया गया है। 6 प्रतिशत प्रतिलाभ और 2 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए आधार पटटा किराये पर पहुंचने में अपनाया गया दृष्टिकोण भूमि नीति पर सरकारी दिशानिर्देशों के अनुसार है और इसलिए इस स्वीकार किया गया है। यदि 2008-13 की पंचवर्षीय अवधि के लिए संशोधित पटटा किराया प्रस्तावित उर्द्वरक प्रहस्तन सुविधा के लिए आरएफपी के जारी होने से पहले प्रभावी किया जाता है तो पत्तन इस मद के रांदर्भ में अपक्रंट प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए यह दृष्टिकोण अंगीकृत कर सकता है।

- (x). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया अपक्रंट प्रशुल्क निर्धारित करने के लिए विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किया गया है। संशोधित विवरण की प्रति अनुबंध 1 रूप में संलग्न की गई है।

(क). कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) से कुल राजस्व अपेक्षा ₹0 6797.17 लाख अनुमानित की गई है जोकि ₹0 4071.07 लाख की प्रवालन लागत और ₹0 2726.17 लाख के निवेश पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

भंडारण और बैगिंग सेवा से कुल राजस्व अपेक्षा ₹0 1640.95 लाख अनुमानित की गई है जोकि ₹0 885.71 लाख की प्रवालन लागत और ₹0 755.24 लाख की पूंजी लागत पर प्रतिलाभ का जोड़ है।

(ख). वीपीटी ने संशोधित प्रस्ताव में कार्गो प्रहस्तन सेवा (बैगिंग संयंत्र अतिरिक्त) प्रहस्तन प्रभारों से कुल अनुमानित राजस्व अपेक्षा का 96 प्रतिशत प्रभाजित किया है और अपक्रंट प्रशुल्क में प्रभाजित राजस्व के आधार पर भंडारण और विविध प्रभार के लिए 2 प्रतिशत प्रत्येक फरवरी 2009 में विशाखापत्तनम पत्तन के लिए इस प्राधिकरण द्वारा बहुउद्देशीय कार्गो बर्थ के लिए निर्धारित किया गया है।

बूँकि वीपीटी द्वारा परिकल्पित सुविधा कोयला प्रहस्तन टर्मिनल के समान है, जैसाकि वीपीटी द्वारा बताया गया है, और यह भी स्वीकार करते हुए कि कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानक अधिकांश पूँजी लागत और प्रचालन लागत मदों का अनुमान लगाने के लिए अंगीकृत किए गए हैं, इसलिए यह ज्यादा उपयुक्त जान पड़ता है कि कोयला टर्मिनल के दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए राजस्व अपेक्षा का प्रभाजन किया जाए। बोलीदाता कृष्णको और मैं सिकाल लोजिस्टिक्स लिमिटेड ने भी कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए राजस्व अपेक्षा प्रभाजित करने की सलाह दी थी। तदनुसार, कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार 98 प्रतिशत की अनुमानित राजस्व अपेक्षा प्रहस्तन गतिविधि और 1-1 प्रतिशत भंडारण गतिविधि और विविध गतिविधि में प्रभाजित किया गया है।

(ग). चूंकि परिकल्पित सामान्य कार्गो के लिए प्रहस्तन दर उर्वरक से भिन्न है, पत्तन को सामान्य कार्गो जैसे स्टील और बैग वाला कार्गो के लिए भिन्न समेकित प्रहस्तन दर प्रस्तावित करने पर विचार करने की सलाह दी गई थी। पत्तन ने यह उद्धरित करते हुए स्टील और पुराने कार्गो के लिए पृथक दर प्रस्तावित नहीं की थी, कि सामान्य कार्गो का प्रहस्तन बीओटी प्रचालक के दायरे में नहीं आता है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पत्तन ने सामान्य कार्गो का हिस्सा 4 प्रतिशत परिकल्पित किया है। यह स्वीकार करते हुए कि यह सुविधा मुख्य रूप से उर्वरक कार्गो के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए है और सामान्य कार्गो का हिस्सा भी बहुत ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं है, उर्वरक प्रहस्तन के लिए यथा निर्धारित यही दर अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा के रूप में निर्धारित की गई है।

5.21 एमटीपीए पर निर्धारित टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, कार्गो प्रहस्तन सेवा से ₹० ६६१.२३ लाख की अनुमानित राजस्व अपेक्षा को पूरा करने के लिए अपफ्रंट प्रहस्तन दर (बैगिंग और सिलाई सेवा अतिरिक्त) ₹० १२७.८५ प्रति टन परिणित किया गया है।

(घ). हालांकि अपफ्रंट प्रशुल्क गणना पत्तन द्वारा समेकित प्रहस्तन सेवा (बैगिंग और सिलाई अतिरिक्त) और बैगिंग तथा सिलाई सेवा के लिए अलग-अलग की गई है, परंतु वीपीटी ने दरमान में बैगिंग और सिलाई सहित समेकित दर निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है और एक पृथक प्रहस्तन दर निर्धारित की गई है यदि कार्गो बैगिंग और सिलाई सेवाएं प्राप्त नहीं करता है।

अनुमोदित अपफ्रंट प्रशुल्क अनुसूची में, बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार (बैगिंग और सिलाई सेवा अतिरिक्त) और अपफ्रंट प्रशुल्क सीमा अलग-अलग निर्धारित किए जाते हैं क्योंकि कार्गो क्षमता के कुछ भाग के बैगिंग और सिलाई सेवाएं प्राप्त करने की संभावना नहीं है।

(ड.). (ह). प्रशुल्क दांचे में उपर्युक्त बदलाव के परिणामस्वरूप, समेकित प्रहस्तन सेवा में दी गई सेवाएं परिमाणित करते हुए अनुसूची 2 – कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन प्रस्तावित टिप्पणी सं. १ बैगिंग और सिलाई सेवा से संबंधित सुविधाएं अलग करने के लिए उपयुक्ततः संशोधित की गई है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन अनुसूची में टिप्पणी सं. १ यह बताने के लिए संशोधित की गई है कि समेकित प्रहस्तन प्रभार में नौमरण सहित पोत से कार्गो की उत्तराई और उसका भंडारण बिन्दु तक स्थानांतरण, ५ दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेक्यार्ड/सिलोस में भंडारण, ट्रकों/रेलवे ट्रैगों पर कार्गो की लदाई शामिल है। समेकित प्रभार में घाटशुल्क और लेबर की आपर्टिंग, जहां कहीं जरूरी हो, और दरमान में विशेष रूप से निर्धारित नहीं किए गए अन्य विविध शामिल हैं।

(च). बैगिंग और सिलाई सेवा जोकि परिकल्पित एक पृथक समर्थन सेवा है, के लिए प्रशुल्क के संबंध में, पत्तन ने बैगिंग और सिलाई सेवा से राजस्व अपेक्षा इस सुविधा की अनुमानित क्षमता में प्रभाजित किया है। बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क पर पहुंचने के लिए वीपीटी द्वारा अंगीकृत किया गया दृष्टिकोण अनुमानित राजस्व अपेक्षा और बैगिंग की सर्वोत्तम क्षमता में हमारे द्वारा किए गए संशोधन के अधीन स्वीकृत किया गया है। इस प्रकार, बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क वीपीटी द्वारा प्रस्तावित ₹० ६७.३० प्रति टन के स्थान पर ₹० ७६.४६ प्रति टन निर्धारित किया गया है।

प्रस्तावित दरमान में, वीपीटी ने आयात कार्गो के लिए 5 दिन और निर्यात कार्गो के लिए 15 दिन की अवधि प्रस्तावित की है। निर्यात कार्गो के लिए प्रस्तावित निःशुल्क अवधि उर्वरक प्रहस्तन के लिए प्रासंगिक नहीं पाई गई है क्योंकि पत्तन ने केवल इस कार्गो का आयात परिकल्पित किया है क्योंकि पत्तन ने कार्गो के किसी निर्यात पर विचार नहीं किया है।

वीपीटी ने कुल कार्गो का 40 प्रतिशत परिकल्पित किया है जिसपर विलंबशुल्क लगेगा। इसने अपनी परिकल्पना के समर्थन में गणना भेजी है। इसने प्रथम स्लैब (6वें दिन से 10वें दिन) के लिए दर 1.60 प्रति टन प्रस्तावित की है। अनुवर्ती दो स्लैबों के लिए, इसने आधार स्लैब की दर की दोगुनी और तीन गुनी दर प्रस्तावित की है।

- भंडारण सेवा में प्रमाणित सर्वोत्तम टर्मिनल क्षमता और अनुमानित वार्षिक राजस्व में संशोधन के मद्देनजर, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित इकाई भंडारण प्रभार वी पीटी द्वारा अंगीकृत स्लैब ढाँचे को असंशोधित रखते हुए संशोधित किया गया है। परिणामस्वरूप, प्रथम स्लैब के लिए भंडारण प्रभार ₹0.065 प्रति टन प्रतिदिन अथवा उसका भाग है। अनुवर्ती स्लैबों के लिए दरें तदनुसार निर्धारित की गई हैं।
- (ज). संशोधित राजस्व अपेक्षा और संशोधित सर्वोत्तम क्षमता के आधार पर, विविध प्रभार के लिए प्रशुल्क सीमा पत्तन द्वारा प्रतावित ₹0.320 प्रति टन के स्थान पर ₹0.130 प्रति टन निर्धारित की गई है। विविध प्रभार में धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा, आदि के प्रभार शामिल हैं।
- (झ). पत्तन ने 31 मार्च 2005 को भारत के राजपत्र में अधिसूचित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 4.3 तथा 6.1.2 के अनुसार समेकित प्रहस्तन प्रभार में तटीय पोत/टटीय कार्गो के लिए रियायती प्रशुल्क प्रस्तावित किया है। तथापि, प्रस्तावित रियायती प्रशुल्क दरों पर पहुंचने के समय ऐसी रियायत स्थीकृत किए जाने के राजस्व प्रभाव पर विचार नहीं किया गया है। यह बिन्दु उठाए जाने पर, पत्तन ने पुष्टि की है कि तटीय कार्गो प्रस्तावित टर्मिनल पर परिकल्पित किया गया है। हालांकि तटीय कार्गो/पोत के लिए रियायत दर निर्धारित करने का राजस्व वर्गीय पर कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा, परंतु इस संबंध में सरकारी नीति के अनुसार तटीय श्रेणी के लिए रियायती दर निर्धारित की गई है।
- (xi). विदेशगामी पोत, तटीय पोत, प्रतिदिन जैसे कुछ समान शब्दों की परिभाषाएं वीपीटी और वीपीटी में प्रचालन कर रहे अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारित परिभाषाओं के अनुसार अपक्रंट अनुसूची में शामिल किए गए हैं। अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में वीपीटी द्वारा प्रस्तावित सप्ताह की परिभाषा प्रासंगिक नहीं पाई गई है इसलिए इसे हटा दिया गया है।
- (xii). 2005 के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट और अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों के दरमान में समान रूप से निर्धारित कुछ समान शर्तें जैसे निजी टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए उपयोक्ताओं को प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी, उस अवधि के लिए भंडारण प्रभार प्रोटोकॉल नहीं करना जब वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रचालक पर आरोप्य कारणों से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किए जाने पर प्रचालक कार्गो की सुपुर्दग्दी/नौमरण करने की स्थिति में नहीं हो, अपक्रंट प्रशुल्क अनुसूची में शामिल की गई है।
- (xiii). वीपीटी ने निःशुल्क अवधि की शुरूआत के संबंध में कुछ शर्तें निर्धारित करने का प्रस्ताव किया है जो अन्य महापत्तनों/निजी टर्मिनलों में निर्धारण के अनुसार हैं।
- (xiv). यह स्वीकार करते हुए कि अब निर्धारित की गई शर्तें 30 वर्षों की समयावधि के लिए लागू होगी, उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतान और प्रचालक द्वारा विलंबित वापसी के लिए दंडात्मक ब्याज दर संबंधी प्रावधान इस प्राधिकरण द्वारा निर्णीत अन्य अपक्रंट प्रशुल्क मामलों में निर्धारित प्रावधान के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रधान ऋण दर से 2 प्रतिशत अधिक निर्धारित की गई है।
- 10.1. दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार, प्रशुल्क सीमाएं मुद्रासंकेत से सुचकांकित की जाएंगी परंतु 1 जनवरी 2008 और प्रासंगिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच आने वाले थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के 60 प्रतिशत की सीमा तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा रूप: समायोजन प्रत्येक वर्ष किया जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुपर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभागी होगी। मौजूदा मामले में, यूकी अपक्रंट प्रशुल्क गणना में सुविधारित पूंजी लागत और प्रचालन लागत की इकाई दर का अनुमानन 1 जुलाई 2009 को वीपीटी द्वारा यथा प्रतिवेदित है, इसलिए प्रतिवर्ष रक्तः समायोजन के लिए सुविधारित किए जाने के लिए यह उपयुक्त और प्रासंगिक होगा कि आधार डब्ल्यूपीआई 1 जनवरी 2009 को निर्धारित किया जाए जैसाकि प्रस्तावित दरमान में सामान्य टिप्पणी 5 में भी वीपीटी द्वारा सही विनिर्दिष्ट किया गया है।
- 10.2. दिशानिर्देशों के खंड 2.9.1 और 2.9.2 में वथा विनिर्दिष्ट, वाणिज्यिक प्रचालनों की शुरूआत से पहले, निजी प्रचालक के दरमान जिसमें अनुमोदित अधिकतम दरें और शर्तों का विवरण होता है, की अधिसूचना के लिए इस प्राधिकरण का रूख करेगा, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अधीन अपेक्षा की गई है।
- 10.3. दिशानिर्देशों के खंड 3.8.5 के अनुसार, यदि दरमान और शर्तों के विवरण के निवर्चन अथवा स्पष्टीकरणों का कोई प्रश्न उठता है तो ऐसा मागला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय प्रचालक पर बाध्यकारी होगा।
- 10.4. परियोजना के लिए निष्पादन प्रतिमानक बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप से दिए जाएंगे। निजी प्रचालक से उमीद की जाती है कि वे कम से कम बोली दस्तावेज/रियायत करार में दिए गए निष्पादन प्रतिमानकों तक निष्पादन करें।
- 10.5. निजी प्रचालकों के वास्तविक निष्पादन का अनुवीक्षण इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत प्राप्त होती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोप की जांच करेगा और अपने निर्णय विशाखापत्तनम पत्तन न्यास को भेजेगा। यदि निजी प्रचालक के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी होगी तो विशाखापत्तनम पत्तन न्यास प्रासंगिक रियायत करार के प्रावधानों के अनुसार उचित कार्रवाई प्रारंभ करेगा।
- 10.6. टर्मिनल में वाणिज्यिक प्रचालन के दौरान, प्रत्येक तिमाही के अंत से 15 दिनों के भीतर निजी प्रचालक विशाखापत्तनम पत्तन न्यास के माध्यम से इस प्राधिकरण को एक रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा जिसमें पिछले तीन महीनों के दौरान टर्मिनल की प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन का व्योरा होगा।
11. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण विशाखापत्तनम पत्तन न्यास में उर्वरक के अभियंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए अनुबंध-II रूप में संलग्न अपक्रंट प्रशुल्क सीमाएं अनुमोदित करता है।

दिशानियन्त्रण वर्तमान व्यापार में अधिकारीकरण उर्द्धक प्रहसन सुनिकालों के लिए अपार्टमेंट का विकास

ੴ ਸਾਹਮਿ ਧੈ

क्र.सं.	विवरण	विवरणी दाता भेदें लाईवर अनुबंध	ट्रैक्सन दाता लाईवर अनुबंध
I	प्रारंभिक दाता		
II)	प्रारंभिक भौतिक दाता		
(i)	विवरण जारी करने वाले व्यक्ति का विवर		
	व्यक्ति का नामकरण की विवरण विवरण (एक)	24%	24%
	व्यक्ति का वार्ता का विवरण विवरण (एक 2)	72%	72%
	व्यक्ति का वार्ता का विवरण विवरण (एक 3)	4%	4%
(ii)	वार्ता विवरण विवरण (एक में विवरण)		
	- व्यक्ति का वार्ता वार्ता की विवरण विवरण (एक 1)	25000	25000
	- व्यक्ति का वार्ता वार्ता की विवरण विवरण (एक 2)	25000	25000
	- व्यक्ति का वार्ता वार्ता की विवरण विवरण (एक 3)	4000	4000
(iii)	वार्ता विवरण विवरण (एक में विवरण)		
	- व्यक्ति का वार्ता वार्ता की विवरण विवरण (एक 1)	6172880	6172880
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण विवरण (एक 2)	6.17	6.17
(IV)	प्रारंभिक नियमित विवरण विवरण विवरण की वार्ता विवरण		
(i)	विवरण विवरण विवरण की वार्ता		
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 5 / विवरण)	28000	28000
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 6 / विवरण)	8400	8400
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 7 / विवरण)		
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 8 / विवरण)		
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 9 / विवरण)	2520000	2144200
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 10 / विवरण)	2.82	2.18
(ii)	विवरण विवरण		
	- विवरण विवरण (एक 6 / विवरण)	12000	12000
	- विवरण विवरण विवरण की वार्ता विवरण (एक / विवरण)	8000	-
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण विवरण की वार्ता विवरण (एक / विवरण)	9000	-
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण विवरण की वार्ता विवरण (75% * 8000 एक) (एक / विवरण)		
	- विवरण विवरण विवरण विवरण की वार्ता विवरण (8000 एक * 300 विवरण) विवरण विवरण की वार्ता विवरण 250 विवरण विवरण विवरण विवरण विवरण विवरण (विवरण 10 / विवरण)	1800000	3066000
	- विवरण विवरण विवरण विवरण (विवरण 10 / विवरण)	1.80	3.07
(iii)	वार्ता वार्ता विवरण (विवरण एक 6 / विवरण)	4.32	5.21
(IV)	प्रारंभिक वार्ता विवरण विवरण विवरण विवरण की वार्ता विवरण	4.30	5.21
I	प्रारंभिक वार्ता		
(i)	वार्ता वार्ता विवरण		
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 1)	69.35	69.35
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 2)	1609.42	1609.42
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 3)	1174.34	1174.34
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 4)	22.24	22.24
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 5)	200.12	200.12
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 6)	11.68	11.68
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 7)	333.53	333.53
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 8)	5.56	5.56
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 9)	15.01	15.01
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 10)	22.24	22.24
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 11)	11.12	11.12
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 12)	277.96	277.96
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (एक 13)	16.67	16.67
	विवरण (i)	3769.23	3769.23
(ii)	वार्ता वार्ता		
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण विवरण (2 वि)	5781.27	5781.27
	- व्यक्ति का वार्ता विवरण (200 वि)	2868.4	2868.4
	- विवरणी वार्ता	1028.4	1028.4
	- विवरणी वार्ता	2512.63	2512.63
	- विवरणी वार्ता	266.63	266.63
	विवरण (i)	12457.53	12457.53
(iii)	विवरण वार्ता की वार्ता		
	- विवरण वार्ता विवरण	1063.98	1063.98
	- विवरण वार्ता	2701.64	2701.64
	- विवरण वार्ता	222.36	222.36
	- विवरण वार्ता का विवरण	5.56	5.56
	- व्यक्ति का वार्ता (50%)	15.01	15.01
	- व्यक्ति का वार्ता (50%)	22.23	22.23
	- विवरण वार्ता का विवरण (50%)	4060.78	4060.78
	- विवरण वार्ता (5 वि) (विवरणी वार्ता)	444.71	444.71
	विवरण (ii)	4466.49	4466.49
(iv)	विवरण		
	- (ए) वार्ता-विवरण विवरण वार्ता विवरण विवरण विवरण (विवरण वार्ता विवरण)	1298.14	811.34
	- विवरण वार्ता की विवरण वार्ता विवरण विवरण विवरण (विवरण वार्ता विवरण)	359.64	224.77
	विवरण (iv)	1857.78	1036.11
	विवरण वार्ता विवरण के विवरण वार्ता विवरण	22380.03	21758.38

क्र. सं.	विवरण	शीर्षों द्वारा देखें संसाधित अनुमान	टीएमपी द्वारा संसाधित अनुमान
III	कागी प्रहसन नियमिति के लिए प्रधानमंत्री लागत (विभिन्न संघर्ष अधिकारियों)	अनुमान (१० लाखों ट)	अनुमान (१० लाखों ट)
	(a) वित्तीय साल (१४ इसार्डे अंति टन * ₹६.२० प्रति इकाई * संवर्तन समता).	373.24	452.23
	(b) वर्षानु और अनुमान	37.69	37.69
	- विविध वित्तीय सालों (विविध वर्ष पर 1%)	872.03	872.03
	- दूसरी वर्षीय अनुमान और वित्तीय उत्तराव (अनियाकित और वित्तीय वार्षि पर 7%)	175.25	170.38
	(c) बोग (संकेत परिवर्तन बुल्ड पर 1%)	125.89	125.89
	(d) अन्यवाय	1288.11	1288.11
	(e) लाइसेंस शुल्क	272.85	272.85
	(f) अन्य शुल्क (विविध वित्तीय साल सूचि पर 5%)	876.25	851.90
	कुल प्रधानमंत्री लागत	4021.30	4071.07
IV	अनुमानित राजस्व अधेता और कागी प्रहसन नियमिति के लिए अपार्टमेंट प्रदूषक (विभिन्न संघर्ष अधिकारियों)		
	(i). अनुमानित राजस्व अधेता		
	राजस्व अधेता कागी प्रहसन लागत (विभिन्न संघर्ष अधिकारियों)	4021.30	4071.07
	(a) कागी प्रहसन लागत	2803.98	2726.10
	(b) विविध दूसरी वर्ष वित्तीय (१०%)	6825.29	6797.17
	(c) कागी प्रहसन नियमिति से बुल्ड राजस्व अधेता		
	(ii). राजस्व अधेता का अनुमान		
	(a) कागी प्रहसन अधेता (विभिन्नी ने दीपाली का ५५ प्रतिशत प्राप्तिकर्ता दिया है) (अनुमानित वर्ष संवर्तन और विविध)	6552.28	6661.23
	(b) अनुमान अधेता (विभिन्नी वार्षि उत्तराव का 2 प्रतिशत) (विभिन्नी वार्षि सांकेतिक साल में उत्तराव का 1 प्रतिशत प्राप्तिकर्ता)	136.50	67.97
	(c) विभिन्न अधेता विविध वित्तीय उत्तराव का 2 प्रतिशत) (विभिन्नी वार्षि सांकेतिक साल में उत्तराव का 1 प्रतिशत)	136.50	67.97
	(d) कागी प्रहसन नियमिति से बुल्ड राजस्व अधेता	6825.29	6797.17
	(iii). कागी प्रहसन अधेता (विभिन्न संघर्ष अधिकारियों)		
	(a) कागी प्रहसन अधेता		
	- राजस्व अधेता (१० लाखों ट)	6552.28	6661.23
	- सामान (विविध वर्ष प्रतिशत)	4.30	5.21
	- समीक्षक प्रहसन अधेता (५० प्रति टन (विभिन्नी))	152.40	127.85
	(b) नियमिति अधेता (विभिन्नी)		
	- नियमिति अधेता (१० लाखों ट)		
	- नियमिति अधेता अनुमान (१० लाखों ट)	136.50	67.97
	- नियमिति अधेता अनुमान के लिए कागी की सालत (लाइट टन)	40%	40%
	(c) नियमिति अधेता (विभिन्नी)		
	- नियमिति अधेता अनुमान (१० लाखों ट)	17.20	20.84
	(d) नियमिति अधेता (विभिन्नी)	5 days	5 days
	(e) नियमिति अधेता (विभिन्नी)		
	(f) नियमिति अधेता (विभिन्नी अधिकारियों के बारे में)	1.60	0.65
	- व्यापार वायर दिन	2.40	0.98
	- ८वीं दिन से १०वीं दिन	3.20	1.30
	(g) नियमिति अधेता		
	- नियमिति अधेता (१० लाखों ट)	136.50	67.97
	- नियमिति अधेता (विविध वर्ष प्रतिशत)	4.30	5.21
	- नियमिति अधेता अनुमान टन	3.20	1.30
V	पोटारा के प्लॉट लाइट उत्तराव की 21 लाइट टन की कागी सालत के लिए विभिन्न और वित्तीय नियमिति के लिए प्रधानमंत्री लागत	अनुमान (१० लाखों ट)	अनुमान (१० लाखों ट)
	(a) वित्तीय साल (०.५० इसार्डे अंति टन * ₹६.२० * विभिन्न संघर्ष की संवर्तन समता)	77.50	66.53
	(b) वर्षानु और अनुमान	40.51	40.51
	- विविध वित्तीय सालों (विविध वर्ष पर 1 प्रतिशत)		
	- दूसरी वर्षीय अनुमान और वित्तीय उत्तराव (प्लॉट विवरण अनुमानित वर्ष संवर्तन वित्तीय वार्षि पर 7 प्रतिशत)	31.13	31.13
	(c) बोग (विभिन्न लाइट के लिए विवरण अनुमान विविध वर्ष पर 5 प्रतिशत)	48.55	47.20
	(d) अन्यवाय		
	- विविध वर्ष (३.३४%)	135.30	135.30
	- अन्यवाय अधेता (१०.३४%)	45.98	45.98
	(e) लाइसेंस शुल्क	283.05	283.05
	(f) वायर और उत्तरावों के लिए वायर वायर (विविध वित्तीय साल सूचि पर 5 प्रतिशत)	242.76	236.01
	कुल प्रधानमंत्री लागत	904.78	885.71
VI	अनुमानित राजस्व अधेता और विभिन्न लाइट वित्तीय के लिए अपार्टमेंट प्रदूषक		
	(i). अनुमानित राजस्व अधेता		
	राजस्व अधेता कागी प्रहसन लागत (विभिन्न संघर्ष अधिकारियों)	904.78	885.71
	(a) कागी प्रहसन लागत	776.82	755.24
	(b) विविध दूसरी वर्ष वित्तीय (१०%)	1681.60	1640.95
	(c) विभिन्न और वित्तीय अनुमान से बुल्ड राजस्व अधेता		
	(ii). विभिन्न और वित्तीय अनुमान		
	(a) राजस्व अधेता (१० लाखों ट)	1681.60	1640.95
	(b) विभिन्न संघर्ष की सालत (लाइट टन प्रतिशत)	25.00	21.46
	(c) विभिन्न और वित्तीय अनुमान टन (१०)	67.30	76.48
VII	प्रधानमंत्री कागी प्रहसन अधेता (५० प्रति टन)		
	- कागी प्रहसन अधेता (५० प्रति टन) और वित्तीय सेवा अधिकारियों (विभिन्नी) IV(a) (ज) में दी गयी अनुमानित	152.40	127.85
	- सामान और वित्तीय अधेता (प्रदूषक VI (१०)) में दी गयी अनुमानित	67.30	76.48

संग्रह-11

विशाखापत्नीनम् पत्तनं न्यायं
उर्वशकों के अनियंत्रीकृत प्रहसन के लिए असाम न्यायिक अनुसूची

1.1. परिमाणार्थ

इस दरमान में, जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षा नहीं करता हो, निम्नलिखित परिमाणार्थ लागू होंगी:-

- (i). “तटीय पोत” का अर्थ सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत।
- (ii). “विदेशाभी पोत” का अर्थ तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (iii). “दिवस” का अर्थ दिन के प्रातः 6:00 बजे से शुरू होकर अगले दिन के प्रातः 6:00 बजे को समाप्त अवधि होगी।

1.2. सामान्य नियंत्रण और शर्तें

- (i). पोत की हैसियत, सीमांशुलक अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा जैसा इसका प्रमाणीकरण किया गया हो, यह निर्णय लेने के लिए प्रासंगिक कारक है कि पोत संबंधी प्रभारों की वसूली के प्रयोजन के लिए पोत तटीय अथवा विदेशाभी; और, कार्गों की प्रकृति अथवा इसके मूल की इस प्रयोजन के लिए कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii). (क). पीओएल सहित कच्चा तेल, लौह अयस्क और लौह गुटिकाल्पों और ताप कोयले से इतर सभी तटीय कार्गों के लिए कार्गों संबंधी प्रभार सामान्य कार्गों संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।
- (ख). कार्गों संबंधी प्रभारों के मामले में, रियायती दरें जलयान-टट स्थानांतरण और घाट से/को भंडारण यार्ड को/से स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहसन प्रभारों पर घाटशुल्क सहित प्रभार्य होंगी।
- (ग). विदेशी पत्तन से कार्गों, जो भारतीय पत्तन 'ख' को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन 'क' पर पहुंचता है, से इसके तटीय नौवालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, तटीय नौवालन के लिए अनुमत पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को ले जाया जाने वाला कार्गों रियायत के लिए पात्र होगा।
- (घ). तटीय कार्गों/कंटेनरों/पोतों के लिए प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (iii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याप्ति:
 - (क). उपयोक्ता को विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याप्त इस दरमान के अद्विन भुगतान करना होगा। इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक विलंबित वापसियों पर दंडात्मक व्याप्त अदा करेगा।
 - (ख). दंडात्मक व्याप्त की दर भारतीय स्टेट बैंक द्वारा समय-समय पर घोषित प्रधान उदार दर से 2 प्रतिशत अधिक होगी।
 - (ग). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने के दिन से केवल 20 दिन अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत करने पर, जो भी बाद में हो, परिणामित किया जाएगा।
 - (घ). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिलों को दिए जाने की तारीख के 10 दिन बाद से परिणामित किया जाएगा। लाल्हायि, यह लाल्हायि उन मामलों पर लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं प्राप्त किए जाने से पहले किया जाता है जहां प्रभारों का अशिष भुगतान इस दरमान में शर्त के रूप में निर्धारित किया गया है।
- (iv). किसी वैयक्तिक भद्र की नक्ता अथवा अमता द्वारा सकल भार अथवा भाप की गणना करने में, 0.5 तक और सहित के अंदर 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 से ऊपर के अंदर एक इकाई माने जाएंगे, उसे छोड़कर जहां अन्यथा विभिन्नरूप हो।
- (v). सभी परिणामित प्रभार विस के सकल जोड़ के अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (vi). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम स्तर हैं; इसी प्रकार, रियायतों और छूट विभाग स्तर हैं। टर्मिनल प्रचालक, यदि वे चाहे तो, निम्नतर दरें वसूल कर सकता है और/अथवा उच्चतर रियायतों और छूट प्रदान कर सकता है।
- (ख). टर्मिनल प्रचालक, यदि वे ऐसा चाहे तो, दरमान में निर्धारित दरों के कल्पनाव्यवस्था पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तिसंगत भी बना सकता है यदि युक्तिवर्ण से उपयोक्ताओं को दर प्रति इकाई में राहत मिलती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं हों।

- (ग). टर्मिनल प्रचालक को ऐसी निम्नतर दरों और/अथवा ऐसी दरों के कार्यान्वयन पर शासित शर्तों के युक्तिकरण के बारे में सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी परंतु नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (vii). उपयोक्ताओं को टर्मिनल प्रचालक पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

2. कार्गो प्रहस्तन प्रभार:

- (क). समेकित प्रहस्तन प्रभार (बैगिंग और सिलाई सेवा अतिरिक्त)

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी	तटीय
(क).	पोटाश के म्यूरिएट सहित तैयार उर्वरक	प्रति मीट्रिक टन	127.85	76.71

टिप्पणी:

ऊपर निर्धारित प्रहस्तन प्रभार नौमरण सहित पोत से कार्गो की उत्तराई और उसके भंडारण बिन्दु तक रथानांतरण, 5 दिनों की निःशुल्क अवधि तक स्टेकर्ड/सिलोस में भंडारण और ट्रकों/रेलवे वैगनों पर लदाई के लिए एक समेकित प्रभार है। इस समेकित दर में घाटशुल्क और लेबर की आपूर्ति, जब कभी जरूरी हो, और दरमान में विशिष्ट रूप से निर्धारित नहीं किए गए सभी अन्य विविध प्रभार शामिल हैं।

- (ख). बैगिंग और सिलाई सेवा के लिए प्रभार:

क्र. सं.	घटक	इकाई	दर रुपयों में	
			विदेशी और तटीय	
(क).	पोटाश के म्यूरिएट सहित तैयार उर्वरक	प्रति मीट्रिक टन	76.46	

3. भंडारण प्रभार:

नि शुल्क अवधि के बाद स्टेक यार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत होंगे:-

- (क). नि:शुल्क अवधि:
आयात कार्गो – 5 नि:शुल्क दिन
(ख) नि:शुल्क अवधि के बाद भंडारण प्रभार (प्रति टन/प्रति दिन)

विवरण	दर रुपयों में प्रति टन प्रतिदिन
नि:शुल्क अवधि समाप्त होने के बाद प्रथम पांच दिन	0.65
नि:शुल्क अवधि समाप्त होने के बाद 6वें दिन से 10वें दिन	0.98
10वें दिन के बाद	1.30

टिप्पणियाँ:

- (i). नि शुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश-दिवस और टर्मिनल के गैर-प्रचालन दिवस अतिरिक्त होंगे।
(ii). आयात कार्गो के लिए नि:शुल्क अवधि पोत से अतिम उत्तराई के पूरा होने के दिन के अगले दिन से परिगणित की जाएगी।
(iii). कार्गो पर भंडारण प्रभार उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब टर्मिनल प्रचालक अपने ऊपर आरोप्य कारणों से कार्गो की सुपुर्दग्धी/नौमरण की स्थिति में नहीं हो जब उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

4. विविध प्रभार:

₹0 1.30 प्रति टन सभी विविध सेवाओं जैसे – धूमीकरण, कार्गो सुरक्षा, आदि के लिए एक समेकित प्रभार है।

5. उपर्युक्त अनुसूची (2) से (4) के लिए सामान्य टिप्पणी:

प्रशुल्क सीमाएं मुद्रास्फीति से सूचकाकित होंगी परंतु केवल 1 जनवरी, 2009 और प्रारंभिक वर्ष के 1 जनवरी के बीच के थोक सूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में निन्ता के 60 प्रतिशत तक। प्रशुल्क सीमाओं का ऐसा स्वतः समायोजित प्रत्येक वर्ष थोक जाएगा और समायोजित प्रशुल्क सीमाएं प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अनुवर्ती वर्ष के 31 मार्च तक प्रभावी होंगी।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 15th December, 2009

No. TAMP/26/2009-VPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Visakhapatnam Port Trust for setting upfront tariff for mechanised fertilisers handling facilities in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports notified vide this Authority's Notification No.TAMP/52/2007-Misc. dated 26th February, 2008 as in the Order appended hereto.

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
Case No. TAMP/26/2009—VPT**

Visakhapatnam Port Trust

.....**Applicant**

ORDER

(Passed on this 27th day of November, 2009)

This case relates to a proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of upfront tariff for mechanised fertilisers handling facilities at Visakhapatnam Port in pursuance of the guidelines for upfront tariff setting for Public Private Participation (PPP) projects at Major Ports Trusts, 2008.

2. Initially, the VPT had vide its letter dated 29 May 2009 (received by us on 31 July 2009) filed a proposal for setting upfront tariff for the mechanized fertilizers handling facilities which was followed by another letter dated 31 July 2009 forwarding the relevant Feasibility Report. Since several gaps in the proposal was observed vis-à-vis the norms prescribed in the upfront tariff guidelines particularly with reference to optimal terminal capacity calculation, the VPT was vide our letter dated 11 August 2009 advised to justify the reasons for deviations from the guidelines along with information / clarifications on some other points.

3.1. The VPT vide its letter dated 10 September 2009 filed a revised proposal and also furnished information / clarifications on the points raised by us. The salient points of the proposal filed by VPT are given below:

- (i). The proposal envisages installation of mechanised unloading facilities at the existing East Quay 7 berth at Inner harbour along with additional bagging & dispatch facilities.
- (ii). The length of the berth is envisaged at 255 metres. The existing draft of the berth is 11 metres which is expected to be increased to 12.5 metres after further dredging to be undertaken by the VPT. This will enable receiving panamax vessels.
- (iii). Finished fertiliser, Murate of Phosphate (MOP) and general cargo are expected to be handled.
- (iv). The proposal envisages the following main facilities:
 - (a). Installation of two gantry type unloaders of 800 tonnes / hr. capacity each, with 35 tonne grab capacity to achieve the targeted daily output rate of 25,000 tonnes.
 - (b). Conveyor system to transport fertilisers from the berth to the silos and other storage sheds and bagging plants.
 - (c). Total storage capacity is planned at 40,000 tonnes, which comprises of 28,000 tonnes capacity in two storage sheds each of size 225 x 40m i.e. (2 x 225 x 40) and 12,000 tonnes capacity in silos (4 x 14m and 20 mtrs. high).
 - (d). Bagging plant will comprise of bagging machines with storage/ feeding hoppers, stitching machines, transport conveyors to transport stitched bags for stacking. The bagging plant will have automatic / semi-automatic machines with an installed capacity of 8400 Tonnes Per Day. The bagging plant will be monitored by a centralized control room.
 - (e). Railway sidings for handling two half trains on either side of the platform in the ground floor of bagging plant complex are envisaged.

(v). The following approach was adopted by the port for arriving at the upfront tariff.

(a). Optimal Capacity:

(i). Optimal Quay Capacity:

➤ The port has calculated optimal quay capacity of mechanised fertilisers handling facilities at 6.17 Million Tonnes Per Annum (MTPA). The output norm for handling fertiliser viz. Murate of Phosphate (MOP) and other finished fertilisers is considered at 25,000 tonnes per day as against handling norm of 10,000 tonnes per day prescribed in the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo terminal for vessels more than 30,000 tonnes parcel size.

The handling rate for general cargo viz. steel and bagged cargo is considered at 4,000 tonnes per day in line with the handling rate prescribed in the guidelines.

➤ The percentage share of the capacity of MOP is assumed at 24%, other finished fertilisers at 72% and general cargo at 4%.

(ii). Capacity of Bagging Plant and Silos:

Optimal Capacity of proposed bagging plant and silos is assessed at 3.9 Million Tonnes Per Annum which is sum of storage and bagging plant capacity assessed at 2.1 Million Tonnes Per Annum and capacity of silos determined at 1.8 Million Tonnes Per Annum. (The upfront tariff guidelines do not prescribe any formula or norms for assessing the capacity of bagging plant and silos for mechanised fertiliser handling.)

(iii). The lower of the optimum quay capacity and the capacity of bagging at storage shed and capacity of silos i.e. 3.9 Million Tonnes Per Annum (MTPA) is considered as the optimal capacity of the mechanised fertiliser handling facility in the calculation for determining the upfront tariff.

(b). Estimated Capital Cost:

The total capital cost of the mechanised fertilisers handling facilities is estimated at Rs.181.40 crores. The breakup thereof is given below:

Sl. No.	Particulars	Estimated Capital cost (Rs. in lakhs)
Cargo Handling Activity		
(i).	Civil Cost	
	- Hopper Track behind berth	69.35
	- Conveyor Galleries	1053.53
	- Silo Farm	1174.34
	- Storage Shed	2701.64
	- Trucking parking area	22.24
	- Transfer tower and Drive Houses	200.12
	- Dismantling Railway Tracks	11.68
	- Formation of Railway Tracks	111.18
	- Formation of Peripheral surface roads	333.53
	- Surface Drainage	11.12
	- Operational Buildings	30.02
	- Customs Compound wall	44.47
	- Provision for water supply	11.12

	- Provision for Environmental works	277.95
	- Soil investigation	16.67
	Subtotal (i)	6068.96
(ii).	Equipment Cost	
	- Ship unloader grabbing gantries (norms - 2 nos.) VPT proposes 2 nos.	5781.27
	- Conveyors (2580 mtrs.)	2868.40
	- Electrical works	1028.40
	Subtotal (ii)	9678.07
(iii).	Cost of Bagging Plant	
	- Bagging Plant (civil work)	1083.98
	- Bagging Plant (2 nos.) (mechanical work)	444.71
	Subtotal (iii)	1528.69
(iv).	Miscellaneous	
	- 5% on Civil Cost and Equipment Cost at (i) and (ii) above (excluding bagging plant) [i.e. 5% * (Rs.6068.96 lakhs + Rs.9678.07 lakhs)]	787.35
	- 5% on Civil Cost and Equipment Cost of bagging plant [i.e. 5% * Rs.1528.69 lakhs]	76.44
	Subtotal (iv)	863.79
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii + iii + iv)	18139.51

(c). The ROCE is determined at 16% on the gross block of assets.

(d). **Operating Cost:**

Adhering to our suggestion, the VPT has estimated the operating cost for cargo handling service and bagging and stitching services separately taking into consideration the relevant capital cost. The operating cost is estimated generally following the norms prescribed in the guidelines as explained hereunder except for the deviation in the estimation of power cost:

(i). The upfront tariff guidelines for multipurpose cargo berth prescribes consumption norm for power at 100 units per hour per crane. Fuel consumption norm is prescribed at different levels for different capacity of fork lift truck / payloaders. The guidelines require the power and fuel cost estimation to be made for 4000 working hours in a year.

The VPT has estimated power cost adopting the norms prescribed for coal handling terminal at 1.4 units per tonne for cargo handling facility excluding bagging plant citing that the facility envisaged by it is for mechanised handling whereas the norms prescribed in the guidelines is by semi-mechanised means. For bagging and stitching activities, the power cost is estimated assuming the consumption at 0.50 units per tonne. The unit rate adopted for estimating the power cost is 6.20 per unit.

(ii). The repairs and maintenance on civil cost is estimated at 1% on the civil work and 5% on the equipment cost.

(iii). Insurance is estimated at 1% and other expenses at 5% on gross fixed assets value.

(iv). Depreciation is estimated adopting the rate prescribed in the Companies Act 1956 as per the norms prescribed in the guidelines.

(v). License fee (lease rent) for area to be made available by the port is estimated applying 6% return on basic value of land indicated

by the District Revenue Authority (DRA) for the quinquennium 2003-08 for the relevant zones. Annual escalation factor @ 2% per annum is considered for the years 2004-05 to 2009-10 to arrive at the base rate for the year 2009-10.

- (e). The Annual Revenue Requirement estimated by VPT is as follows:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)	
		For cargo handling (excluding bagging plant)	For bagging and stitching services
(i)	Capital cost		
(a).	Civil	6068.96	1083.98
(b).	Mechanical and electrical equipment	9678.07	444.71
(c).	Miscellaneous	787.35	76.43
	Total Capital Cost	16534.38	1605.12
(ii).	ROCE @ 16% on capital cost	2645.50	256.82
(iii).	Operating cost	3477.49	276.67
(iv).	Total Revenue Requirement	6122.99	533.49

- (f). The breakup of the annual estimated revenue requirement (adopting the norms prescribed in the guidelines) for cargo handling activity (excluding bagging and stitching) is given below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)	
		Apportioned estimated revenue requirement	
(i).	Handling charges (Rs. 6122.99 lakhs x 90%)	5510.69	
(ii).	Storage charges (Rs. 6122.99 lakhs x 5%)	306.15	
(iii).	Miscellaneous charge (Rs. 6122.99 lakhs x 5%)	306.15	
	Total Revenue Requirement from cargo handling activity	6122.99	

- (vi). The upfront tariff proposed by the VPT to meet the estimated revenue requirement is as follows:

- (a). Composite coal handling charges

(Rate in Rs. per tonne)

Nomenclature	Foreign	Coastal
Finished fertilisers including murate of phosphate	* 166.70	100.05

* If the bagging and stitching facility is not availed, then the rate applicable is Rs.141.30 per tonne (The rate for bagging and stitching is Rs 25.40 per tonne).

- (b). Storage charges:

- (i). Free period:

Import cargo - 5 days
Export cargo - 15 days

- (ii). Storage charge for balance cargo remaining beyond the free period:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne per day or part thereof (in Rs.)
(i).	For the first 5 days	19.65
(ii).	6 th to 10 th day	29.45
(iii).	Beyond 10 th day	39.30

(c). Miscellaneous charge for all miscellaneous services such as fumigation, cargo security, etc. proposed at Rs.7.85 per tonne.

3.2. As stated earlier, the VPT while furnishing the revised proposal has furnished information / clarifications to the queries raised by us vide our letter dated 11 August 2009. A summary of points made by us with reference to its original proposal dated 29 May 2009 and the response of the VPT which may be relevant in this exercise is tabulated below:

Sl. No.	Our queries	Response of VPT
(i).	<p>(a). The capital cost for various civil works such as Hopper track behind berth, silo farm, bagging plant, etc., considered by the VPT are not as per the list of civil works prescribed in the guidelines. Explain the reasons for deviation from the norms and the justification for inclusion of each items of the civil cost.</p>	<p>(a). The capital cost for civil works such as Hopper track behind berth, silo and bagging plant is as per the project requirement. The proposal envisages unloading of fertilizers using unloaders on to the conveyors through hoppers for conveying them to storage shed and bagging plant. Though the recommendation is with in-built hoppers, in the event of technical problems getting unloaders with in-built hoppers, in view of the narrow gauge (10 mtrs.) the hoppers have to be outside the unloaders tracks. The hoppers will have to move along with the unloaders on rails. Hence, hopper tracks are required.</p> <p>(b). The silo farm is required to store cargo for onward transmission to the existing bagging plant.</p> <p>(c). It is pertinent to mention that the TAMP guidelines do not specify any kind of equipment required for mechanised handling of fertilisers. The port has included the equipment based on project requirement. Details are furnished in the Feasibility Report.</p>
	<p>(b). The cargo handling equipment considered in the proposal for fixation of upfront tariff do not match with the normative level of equipment prescribed in Schedule 4.3 Annex V of the upfront tariff guidelines. Explain the reasons for deviation from the norms and the justification for inclusion of each item of equipment.</p>	<p>(b). The cargo handling equipment stipulated in the para 4.3 of Annexure-5 of the upfront tariff guidelines is indicative equipment for handling multipurpose cargoes including fertilisers by semi mechanised means whereas the project envisages installation of mechanised handling facilities for fertiliser for which there are no specific guidelines.</p>
	<p>(c). The proposal does not substantiate the capital cost estimate of Rs.181.40 crores with documentary support. The project feasibility report (revised) also does not contain documents validating the estimates of capital cost. Furnish copies of supporting documents / calculations / rate analysis done by the port / Consultant appointed by the port to justify the estimation of the capital cost both civil and equipment indicating the period pertaining to which the unit rate is adopted and also give references to the main sheet to correlate the figures.</p>	<p>(c). The civil block estimation is based on the VPT schedule of rates / quotations collected from the local market / rates as per works executed earlier. The capital cost in respect of Mechanical and Electrical Equipment is based on current market prices / budgetary quotes and prices based on the work recently undertaken / implemented by the port.</p>

	<p>(d). Confirm whether the works contract tax will be applicable for all the items of assets i.e. civil work, equipment cost, electrical work.</p>	<p>(d). Yes, the works contract tax will be applicable for all the items of assets i.e. civil works, equipment cost and electrical work.</p>
(ii).	<p>(a). The proposal states that the norms prescribed for multipurpose berth is adopted for arriving at the proposed rate. However, for estimating the power cost, the consumption norm prescribed in the guidelines for coal / iron ore terminal is adopted. Explain, how the power consumption norm prescribed in the guidelines for iron ore / coal terminal is relevant to the fertiliser handling terminal.</p>	<p>(a). The norms given for multipurpose berths have been adopted to the extent possible for assessing the optimal quay capacity, productivity norm of 4000 tonnes per day adopted for handling general cargo, Annual Revenue Requirement apportioned to various items based on norms indicated, free period of 5 days for import of cargo reckoned is as per norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth.</p> <p>Regarding estimation of power cost, the consumption norm of 1.4 per tonne prescribed in guidelines for the coal handling is adopted for the following reasons as there are no specific guidelines for mechanised handling of fertilisers in the TAMP guidelines:</p> <p>(1). Densities of coal and fertilisers are very much close viz. potash is 0.90 per sq. mtr. as against the density of 0.883 per sq. mtr. for coking coal.</p> <p>(2). Mechanised systems proposed for fertiliser handling consists of unloaders, conveyors, etc. which are very much similar to mechanised coal handling system which also consists of unloaders and conveyors.</p>
	<p>(b). Though the optimal capacity of the terminal is considered is 39 lakh tonnes per annum for arriving at the handling rate, for estimation of power cost 60 lakh tonnes of cargo is considered.</p>	<p>(b). The reason for considering power cost for 60 lakh tonnes is keeping in view the power requirement at the bagging plant of 39 LT of cargo unloaded from the system about 21 LT be transferred to the new bagging plant.</p>
	<p>(c). The actual unit consumption of power for handling fertiliser at the VPT berths and the dedicated mechanised berth operated by Coromandel Fertilisers Limited may be indicated during the last three years 2006-07, 2007-08 and 2008-09.</p>	<p>(c). There are no mechanised handling facilities for fertilisers at VPT. The power consumption ascertained from Coromandel Fertilisers Limited, is at the level of 1.25 to 1.4 units per tonne.</p>
(iii).	<p>(a). The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports. The lease rent of land belonging to the VPT was last approved by the Authority vide Order No.TAMP/41/2005-VPT on 22 April 2008 for the quinquennium 1998-2003 and 2003-08. The method adopted by the VPT in estimating the lease rent applying 2% annual increase beyond the period April 2008 is not found to be in line with the norms prescribed in the upfront tariff guidelines. The lease rent approved by the Authority is due for revision since April</p>	<p>(a). The proposal for revision of lease rentals for the lands belonging to VPT which is due for submission for quinquennium 2008-13 for TAMP's approval has not been obtained as the fixation of land valuations by District Revenue Authorities (DRA) as per the procedure being followed is awaited. The matter is been pursued with the concerned authorities.</p> <p>To mitigate the urgency to implement port projects on time bound manner in terms of directions of Government, the VPT has provisionally adopted the rate approved for the quinquennium 2003-08 giving</p>

	<p>2008. But, the port has not yet filed any proposal for revision of lease rental in line with the guidelines of the Government on land policy of major ports even after lapse of more than one year.</p>	<p>escalation @ 2% per annum compoundable as provided in Government policy guidelines on Land Management dated 8 March 2004.</p> <p>Soon after obtaining the land valuations fixed for 2008-13, VPT will place the same before the Rate Fixation Committee (RFC) for recommendations of the revised lease rates. After approval of the Board of VPT, the same will be submitted to TAMP for approval.</p>
	<p>(b). The lease rent approved by the Authority in the tariff Order of April 2008 does not cover Zone X-A as the port did not seek approval of the rate for this zone. In this context, indicate the basis on which the lease rent for zone X-A is adopted in the estimation of lease rental. Also, indicate the zone which is analogous to Zone X-A in terms of market value of land, infrastructure and facilities provided by the port, etc.</p>	<p>(b). In fact, VPT has submitted the proposal for the entire 31 zones vide letter No.LR/LV/SA/999 dated 29 June 2005 for approval of the lease rentals for the quinquennium 2003-08 by TAMP wherein, the Zone X-A and the analogous Zone X-B are included but however, in view of the instructions given by the TAMP during the meeting held on 12 June 2007 in VPT, proposal limiting to 19 zones was submitted vide VPT letter dated 3 July 2007 where the leases are given on the market rate basis and where there is scope for allotting land to new leases in which the both zones i.e. Zone X-A and analogous Zone X-B are excluded at that time. However, revised proposal for the balance 12 zones inclusive of said Zone X-A is being submitted to TAMP for approval. The area proposed to be provided for this project falls under Zone X-A. The rate adopted by VPT is as per rate fixed by the DRA for Zone X-A for quinquennium 2003-08 after giving applicable escalation of 2% per annum.</p>
<p>(iv).</p>	<p>(a). The basis of segregating the capacity into those likely to avail bagging facility and those not likely to avail such facility may be explained.</p>	<p>(a). The existing bagging plant has a capacity of 8000 tonnes per day. The reason for considering 50% to the existing bagging plant and balance of 50% to the proposed bagging plant is in line with the capacity of proposed system including silos and storage shed.</p>
	<p>(b). It is also not clear how the power consumption norm of 1.4 unit per tonne prescribed for iron ore / coal handling terminal is relevant for bagging and stitching service. Please explain and justify the consumption of power adopted by the VPT for estimating the revenue requirement for bagging and stitching activity.</p>	<p>(b). It is ascertained from one of the existing user that the power consumption for bagging plant is 0.5 unit per tonne. Accordingly, the calculations have been modified.</p>
	<p>(c). Annexure - II states that it pertains to "Revenue Requirement for bagging and stitching service for 21 lakh tonnes." It is, therefore, not clear as to why cost of additional cargo of 3 lakh tonnes apart from 21 lakhs tonnes (availing bagging service) is also considered while estimating the revenue.</p>	<p>(c). Since modified. In the modified calculation, the VPT has separately worked out the rate of bagging and stitching services likely to be availed by 2.1 Million Tonnes of fertiliser taking into consideration the relevant capital cost. The operating cost is estimated following the norms prescribed in the guidelines.</p>

	(d). The per tonne rate for bagging and stitching service may be computed with reference to the capacity of the facility envisaged and shown separately.	(d). Complied with.
(v).	Though the port has proposed concessional handling rate for coastal cargo, the revenue impact of allowing such concession is not considered while arriving at the proposed rates. If no coastal cargo is envisaged, it may be expressly stated.	As far as fertilisers are concerned there is no coastal cargo.
(vi).	<p>(a). The basis of assuming cargo equal to 40% of the capacity will attract storage charge beyond the proposed free period may be explained and justified with reference to the plot turnover assumed by VPT and proposed free period of 5 days.</p> <p>(b). For arriving at the proposed storage charge of Rs.21.70 per tonne per day, the VPT has divided the revenue requirement by the cargo likely to attract storage charge. Revenue is also dependent upon the number of days the cargo is likely to remain uncleared. The time factor is not considered by VPT. The storage charge proposed by the VPT may be reviewed and revised in light of the above observation.</p>	<p>(a). The basis of assuming 40% of cargo throughput for storage charges beyond free period is as explained below:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ Estimated discharge of cargo per month = 5.13 lakh tonnes (as per Table 5.1 of section-5 of TEFR) capacity of the cargo that can be evacuated in a month = 3.25 lakh tonnes (13000T x 25 days) (300 days spread out throughout the year). ➢ Percentage of cargo that attract storage charges = (5.13 lakh tonnes - 3.25 lakh tonnes) / 5.13 lakh tonnes = 37% or say 40%. <p>(b). Dwell time component is not considered to arrive at storage, as it is dependent on various factors like seasonality, readiness of the importers to take cargo etc. It is ascertained from the private operators operating storage sheds that the dwell time is varying between 0 days to 1 month and during non-season 2 to 3 months. Further, the cargo being seasonal, it is found difficult to factor in the concept dwell time. Regarding the data on dwell time it may be stated that the cargo is immediately transferred to the respective godown / storage sheds of the users.</p> <p>As such, the required data are not available with us. In this context, it is to mention that the rate for storage charges for first five days beyond free period has been assessed and is proposed to be increased by 50% for next five days and doubled from 11th day onwards. The rate indicated is in line with charges levied by the existing operators i.e. for first 15 days – Rs.25/- per tonne and beyond 15 days – Rs.45/- per tonne.</p>
	(c). The actual average dwell time of fertiliser handled by the port during the last two years 2007-08 and 2008-09 may be furnished.	(c). In view of the clarification above, the dwell time of fertilisers could not be ascertained.
(vii).	From the project feasibility report, it appears that all vessel related service will be provided by the port, and charges including berth hire will be collected by the port. Please confirm and explicitly state the position in the proposal also.	It is confirmed that all vessel related services (including berth hire) will be provided by the port. The project envisages only installation of mechanised handling facilities at the existing operational berth (EQ-7).

4. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 10 September 2009 received from the VPT were circulated to the concerned users / user bodies / organisations / prospective bidders (as per the list provided by the VPT) seeking their comments. Comments were received from M/s.SICAL Logistics Limited which were forwarded to VPT as feedback information. The VPT has also furnished its observations on the comments of M/s.SICAL Logistics Limited.

5. Based on preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was advised to furnish additional information / clarifications. The VPT vide its letter dated 11 November 2009 has furnished its reply. A summary of the queries raised and the clarifications furnished by the VPT are brought out in subsequent paragraphs.

6.1. A joint hearing in this case was held on 22 October 2009 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT presented a revised proposal. In the said proposal, the (upfront) handling rate and the storage charge reckoning the time factor were modified. At the joint hearing, VPT and the concerned users / user bodies / organisations / prospective bidders have made their submissions.

6.2. At the joint hearing, the VPT was advised to take action on the following points:

- (i). The revised calculations of the tariff proposed by the VPT at the joint hearing along with the revised proposed upfront tariff should be circulated to all the concerned users and bidders immediately who in turn should furnish their additional comments, if any, to TAMP and VPT within 7 days thereafter.
- (ii). Additional information / clarifications sought vide our letter of even number dated 15 October 2009 should be furnished by 29 October 2009. In addition, a note on improving storage capacity to match with the quay side capacity in the light of the port's proposed improvement plans for evacuation of cargo and bearing in mind the fact that upfront tariff is being fixed with 30 year time horizon in sight to be furnished.
- (iii). The infrastructure improvement plans may be circulated to all users and prospective bidders of this case as agreed by the port.

7.1. With reference to the points discussed at the joint hearing, the VPT has vide letter dated 11 November 2009 furnished its response. It has further modified the upfront tariff proposal reportedly to address the issues raised by the users / prospective bidders. Some of the main modifications made by the VPT in the proposal and the reasons therefor are given hereunder:

- (i). In the joint hearing, the bidders expressed the need to induct front end loaders and reclamer to complete the operational cycle from ship shore discharge to bagging plant. In view of the suggestion made by bidders, the proposal has been examined with reference to the operation process flow and 2 nos. of reclamers and 8 nos. of front end loaders are included in the proposal to make the operation flow complete. The cost of 2 nos. reclamers is taken at Rs.22.60 crores and cost of 8 nos. front end loaders is taken at Rs.2.4 crores. Thus, there is escalation of Rs.25 crores in the equipment cost.
- (ii).
 - (a). Keeping in view the deliberation held in the joint hearing, the port has examined the possibility of increasing the yard capacity to minimise the mismatch between quay and yard capacity. The concern expressed by bidders about difficulty in evacuation of 3 rakes with two half-rake sidings has also been analysed by the port and it has proposed to allot additional land of 8 acres. in addition to 20.48 acres.
 - (b). This has resulted in increase in cost by Rs.6 crores towards development of platforms and additional conveyor of 500 mtrs. for facilitating full rake accommodation enabling evacuation of cargo by 3 to 4 rakes per day.
 - (c). The optimal yard capacity is improved and increased to 4.30 Million Tonnes Per Annum on account of additional area proposed to be allotted.

- (iii). Consequent to above modifications, the capital cost is increased to the tune of Rs.31 crores (Rs.25 crores in equipment cost + Rs.6 crores for rail platforms). The revised updated capital cost is Rs.223.80 crores.
- (iv). Based on the submissions made by one of the prospective bidders, the port has proposed to provide 7% toward repairs and maintenance costs as per the norms prescribed for coal terminal instead of 5% proposed earlier keeping in view the fact that, the equipment proposed and method of handling from ship to storage for fertilizers is similar to that of coal terminal.
- (v). The port has submitted that Public Private Participation Appraisal Committee (PPPAC) Expert in the recent meeting has directed ports to consider 12% towards miscellaneous cost as against 5% as per norms prescribed in the guidelines. However, it is proposed to consider miscellaneous cost at 8% of gross value of assets as against the prescribed norm of 5%.

The VPT has submitted that the revised updated capital cost of Rs 223.80 crores and the parameter of 7% of mechanical cost adopted for estimating Repairs and Maintenance cost and 8% towards miscellaneous cost have been brought to the notice of SFC/ CoS meeting and were accepted.

- (vi). Some of the elements of capital cost items viz. storage shed, formation of tracks, considered in the cargo handling activity in the earlier proposal are shifted to bagging plant for arriving at predetermined tariff for bagging and stitching service separately. Further, in the revised proposal, 50% of the capital cost towards surface drainage, operational buildings, compound wall pertaining to bagging plant are allocated to bagging plant.

Lease rentals for the area to be used for bagging plant is identified and included under bagging and stitching charges as suggested by TAMP.

- (vii). The time factor of 5 days is considered for arriving at the storage charges.
- (viii) The details of revised optimal capacity, capital cost, annual revenue requirement and revised upfront tariff proposed is given below:

(a). **Capacity:**

In view of additional land of 8 acres proposed to be allotted, the VPT envisages the bagging plant can be fully utilised to handle 8400 tonnes per day as against 7000 tonnes per day considered earlier. Consequently capacity of storage and bagging plant and silos is modified to 4.3 Million Tonnes Per Annum (MTPA) as against 3.9 MTPA assessed in the original proposal. The optimal capacity of the mechanised fertiliser handling terminal is considered at 4.3 MTPA being lower of the two capacities quay and yard.

(b). **Capital Cost:**

Capital cost is revised to Rs.223.80 crores as against Rs.181.40 crores estimated earlier as given hereunder:

Sl. No.	Particulars	Capital cost estimated in original proposal	(Rs. in lakhs)	
			Revised estimation of capital cost	
<u>Cargo Handling Activity</u>				
(i).	Civil Cost			
	- Hopper Track behind berth	69.35	69.35	
	- Conveyor Galleries	1053.53	1609.42	
	- Silo Farm	1174.34	1174.34	
	- Storage Shed	2701.64	(allocated to bagging activity)	
	- Trucking parking area	22.24	22.24	

	- Transfer tower and Drive Houses	200.12	200.12
	- Dismantling Railway Tracks	11.68	11.68
	- Formation of Railway Tracks	111.18	(allocated to bagging activity)
	- Formation of Peripheral surface roads	333.53	333.53
	- Surface Drainage (in revised proposal 50% allocated to handling activity)	11.12	5.56
	- Operational Buildings (50%)	30.02	15.01
	- Customs Compound wall (50%)	44.47	22.24
	- Provision for water supply	11.12	11.12
	- Provision for Environmental works	277.95	277.95
	- Soil investigation	16.67	16.67
	Subtotal (i)	6068.96	3769.23
(ii).	Equipment Cost		
	- Ship unloader grabbing gantries (as per norms – 2 nos.)	5781.27	5781.27
	- Reclaimers (2 nos.)	-	2512.63
	- Front end loaders (8 nos.)	-	266.83
	- Conveyors	2868.40	2868.40
	- Electrical works	1028.40	1028.40
	Subtotal (ii)	9678.07	12457.53
(iii).	Cost of Bagging Plant		
	- Bagging Plant	1083.98	1083.98
	- Storage shed	--	2701.64
	- Formation of Railway tracks	--	222.36
	- Surface drainage (50%)	--	5.56
	- Operational Buildings (50%)	--	15.01
	- Customs compound wall (50%)	--	22.23
	- Bagging Plant (2 nos.) (mechanical work)	444.71	444.71
	Subtotal (iii)	1528.69	4495.49
(iv).	Miscellaneous		
	(a). For Cargo handling service (excluding bagging plant): - In the original proposal 5% on Civil Cost and Equipment Cost at (i) and (ii) above. In the revised proposal estimated at 8%.	787.35	1298.14
	(b). For bagging plant: - In the original proposal 5% on Civil Cost and Equipment Cost of bagging plant. In the revised proposal estimated at 8%.	76.44	359.64
	Subtotal (iv)	863.79	1657.78
	Total Capital Cost for Handling Activity (i + ii + iii + iv)	18139.51	22380.03

(c). Annual Revenue Requirement:

(Rs. in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Original Proposal		Revised proposal	
		For cargo handling (excluding bagging plant)	For bagging and stitching services	For cargo handling (excluding bagging plant)	For bagging and stitching services
(i).	ROCE @ 16% on capital cost	2645.50	256.82	2803.98	776.82

(ii).	Operating cost	3477.49	276.67	4021.31	904.78
(iii).	Total Revenue Requirement	6122.99	533.49	6825.29	1681.60

- (d). The revised estimated Annual Revenue Requirement cargo handling activity is apportioned @ 96% for handling charges, 2% each for storage and miscellaneous charges as given below:

Sl. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)
		Apportioned estimated revenue requirement
(i).	Handling charges (Rs.6825.29 lakhs x 96%)	6552.28
(ii).	Storage charges (Rs.6825.29 lakhs x 2%)	136.50
(iii).	Miscellaneous charge (Rs.6825.29 lakhs x 2%)	136.50
	Total Revenue Requirement from cargo handling activity	6825.29

The VPT has stated that one of the bidders has suggested to change the apportionment of revenue for storage charges from 5% to 1% at par with coal and iron ore. However, as there are no specific guidelines for fertilisers and keeping in view the fact that combination of guidelines of multipurpose berths and specialised terminal has been considered, revenue is apportioned at 96%, 2%, 2% at par with upfront tariff fixation of multipurpose cargo berth.

- (e). Proposed upfront tariff to meet the revised estimated revenue requirement is:

- (i). Composite coal handling charges:

Nomenclature	(Rate in Rs. per tonne)	
	Foreign	Domestic
Finished fertilisers excluding murate of phosphate	152.40	152.40

- (ii). Bagging and Stitching charge (for capacity of 25 lakh tonnes) - Rs.67.30 per tonne

- (iii). Storage charges:

- (a). Free period.

Import cargo - - 5 days

- (b). Storage charge for balance cargo remaining beyond the free period:

Sl. No.	Particulars	Rate per tonne per day or part thereof (in Rs.)
(i).	For the first 5 days	1.60
(ii).	6 th to 10 th day	2.40
(iii).	Beyond 10 th day	3.20

- (iv). Miscellaneous charge for fumigation, cargo security, etc. proposed at Rs.3.20 per tonne.

7.2. A summary of the queries raised vide our letter dated 15 October 2009 and the clarifications furnished by the VPT vide its letter dated 11 November 2009 thereon are tabulated hereunder:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply received from VPT
(i).	<p>The VPT has clarified that since there are no norms prescribed in the upfront tariff guidelines for mechanised handling of fertilizers, the handling rate has been considered at 25000 tonnes per day based on its own assessment. In the calculation furnished, it is observed whilst the port has reckoned 70% capacity utilisation factor as per the norm prescribed in the guidelines for arriving at the optimal quay capacity, each factors therein such as handling rate, number of hours, etc., has also been scaled down by the port. In this regard, the following may be clarified:</p> <p>(a). The basis for considering the net pay load capacity of grab at 60% of the designed capacity.</p> <p>(b). The number of hour is restricted to 21 hours in a day for arriving at the handling rate when the formula for quay capacity already recognizes 70% of the maximum capacity as the optimum capacity.</p>	<p>(a). Unloading rate of 25,000 tonnes per day is considered as per the justification given in TEFR. The proposal is to install 2 unloaders of 800 tonnes/per capacity with 35 Mts. grab for each. Net lifting capacity at 60% (approximately) of the designed capacity is considered excluding tare weight of grab, which is around 40% of the designed capacity.</p> <p>(b). As regards to number of hours, 3 hours loss of time per day is considered for 3 shifts due to berthing and unberthing of vessels moving between holds; working arrangement like hatch arrangements and shift changes etc. With reference to 70% of efficiency factor, it is stated that the grabs cannot be utilized at the same level of efficiency during 21 hours continuous of working due to the reasons of variations in grab pickup in the start of the work till completion. Variation in density of different types of fertilizers ranging 0.8 to 1.2 tonnes/cum. 70% of maximum capacity as the optimal capacity as per TAMP guidelines is reckoned towards norms of berth occupancy out of 365 days.</p>
(ii).	<p>The capacity of the mechanised handling facility is restricted to the capacity assessed for bagging and stitching services. There are no norms prescribed in the upfront tariff guidelines for bagging and stitching service. In this regard, the following points may be clarified with reference to the capacity of storage, bagging and stitching services computed by the VPT:</p> <p>(a). The bagging and stitching service indicated at 8000 tonnes per day reportedly achieved by the two private warehouse provider may be substantiated by</p>	<p>(a). The information has been obtained orally.</p>

<p>documentary evidence. The quantum of fertiliser bagged and stitched by Coromandel Fertilisers Limited providing mechanised fertiliser handling facilities at a berth of VPT may also be indicated along with details of area utilised, number of bagging plant, etc.</p>	
<p>(b). Explain the reasons for considering the capacity of bagging plants only at the level of 8400 Tonnes Per Day (TPD). Further, for calculation of the capacity of bagging plant it is further restricted to the evacuation of cargo by rail i. e. at 7000 per day. The possible mechanisms of improving the capacity of bagging facility and evacuation facility may please be examined in depth so as to remove the limitations placed on the terminal capacity. It is to be borne in mind that upfront tariff is fixed for a period of 30 years and there will be no or limited scope to review the rates subsequently.</p>	<p>(b). The capacity of Bagging plant is envisaged at 8400 TPD. The evacuation of cargo by rail at 6,960 tonnes per day was considered based on 3 train loads of 40 Nos. wagons of 58 tonnes wagon each (3 rakes x 40 wagon x 58 tonnes). The limitation for evacuation upto the level of bagging plant is due to the limitation in existing holding lines.</p>
	<p>During the joint hearing held by TAMP 22.10.2009, the bidders expressed that with two half rake sidings, evacuation of 3 rakes per day will be difficult due to time lost for operational requirement like shunting, regrouping etc. The aspect was reviewed in light of the observation made by TAMP and queries made by bidder and an additional land of 8 acres is considered to enable to handle full rakes of 3 to 4 per day and accordingly terminal capacity is increased to 4.3 MTPA from 3.9 MTPA.</p>
<p>(c). The capacity of the silos is estimated at 12000 tonnes per day. It is understood from the project feasibility report furnished by the port (page 35) that the cargo from silos will be transported to the existing two private warehouses which are already handling bagging and dispatch of 8000 tonnes per day. Explain why the capacity of silos is determined with reference to 6000 tonnes per day, when the actual cargo handled (bagged and stitched) is reported at 8000 tonnes per day.</p>	<p>(c). As per TEFR, the quantity of fertilizers to be transported to the existing warehouses is assumed as 8,000 tonnes. The designed capacity of existing bagging plant is 8,000 TPD. Keeping in view efficiency factor of 75% of designed capacity of bagging plant was for suitable evacuation of cargo from silos, the capacity of silos was considered at 6000 T.</p>
<p>(d). Explain why the capacity of silos is to be restricted to the bagging and storage facility provided by the existing two private service provider and that too based on the existing facilities provided by them. It is not necessary that the existing arrangement would continue for the next 30 years.</p>	
	<p>(d). KRIBHCO is one the importers, Other major importers who are utilizing the existing bagging plant will be continued to use the same facility even after the new bagging plant commences its operation. If the importers who are utilizing existing bagging plant on some commercial arrangements are compelled to utilize the new bagging plant, there is a possibility of not importing the cargo at the proposed facility leading to under utilization of the berth. Hence some portion of the cargo is envisaged to continue to utilize at the existing bagging plant and accordingly separate charges are worked out for bagging and stitching charges. Regarding the continuation of existing arrangement, it is a commercial decision to be taken up by the Importer.</p>

	<p>(e). The port is again advised to examine all the possible ways of increasing the capacity of storage, bagging and evacuation facility both by rail as well as road movement so as improve the terminal capacity.</p>	<p>(e). Due to allotment of 8 acres land additionally for the yard, the terminal capacity is increased to 4.3 MTPA from earlier proposed capacity of 3.9 MTPA.</p>
(iii).	<p>Despite specific request, the VPT has not furnished the supporting documents / rate analysis to validate estimates of capital cost. It is, therefore, reiterated that copies of supporting documents / calculation / rate analysis may be furnished to justify the estimation of civil capital cost giving references to the main sheet to co-relate the figures.</p> <p>The estimation of equipment cost stated to be based on the current prices / budgetary quotes and prices of work recently undertaken by the port may also be established with necessary documents. Please confirm that all the capital cost figures are updated as on 1 January 2009.</p>	<p>Copies of the rate analysis considered during 1st July '09 in respect of civil works are enclosed (these documents are not furnished). With regards to mechanical and electrical equipment, the manufacturers normally do not give budgetary offers to non-buyers. The cost is based on the recent purchases of similar equipment by other major ports and it is confirmed that the rate adopted for estimates is based on prevailing market rates.</p>
(iv).	<p>The lease rent for the area to be used for providing bagging and stitching service may be recognised while determining the upfront tariff for the bagging / stitching service instead of reckoning this cost for determining the upfront rate composite handling (excluding bagging and stitching).</p>	<p>The area for the bagging plant after additional allotment of 8 acres is 69.816 Sq. yards and accordingly the lease rentals has been worked out and included in bagging and stitching charges.</p>
(v).	<p>The port is advised to review and revise the storage charge proposed for the first slab taking into consideration the time factor. Consequently, the rates for subsequent slabs may also be modified.</p>	<p>Time factor of 5 days has been reckoned with and accordingly storage charges have been reworked in the revised proposal dated 11 November 2009..</p>
(vi).	<p>Since the handling rate of general cargo (steel and bagged cargo) is different from fertiliser, please explain why a differential composite handling rate is not proposed taking into consideration the different level of productivity of the two cargo items.</p>	<p>Handling of General cargo is not under the scope of BOT Operator.</p>

7.3. As decided in the joint hearing, the port has also furnished the related infrastructures improvement plans which is summarised below:

- (i). Deepening and widening of Inner Harbour entrance channel and turning circle to 11m. draft vessels was completed and deepening and widening of Inner Harbour entrance channel and turning circle to 12.5m. draft vessels has been taken up and is expected to be completed by October 2010.
- (ii). Port connectivity road of 12.5 kms. connecting National Highway as joint venture with NHAI is operational which will enable free flow of movement of cargo.
- (iii). Development of road infrastructure and flyover bridges in phases at an estimated cost of Rs.215 crores. Other Road improvement proposals include development of road infrastructure and flyover bridges in 11th plan, strengthening of existing two lane roads including rehabilitation of bridges, development of internal roads to connect the Port connectivity road.
- (iv). Expression of Interest initiated for development of Truck terminal to have parking facilities for 1000 nos. trucks (approx) and 20 nos. trailers and associated facilities with efficient communication system between place of loading/ unloading and parking area.

- (v). The port owns, operates and maintains 200 kms. of track length. There are 12 sidings and 17 open terminals in the port railway system. There are plans to develop 16 more sidings by 2007-12. The following are the rail connectivity proposals:
- (a). Modernization of railway siding facilities at an estimated cost of Rs.25 crores is under progress;
 - (b). Revamping of East yard railway lines has been taken up and is progressing at a faster pace for facilitating loading of 8 full rakes as against 9 half rakes.
 - (c). Development of interchange yard at Vadlapudi and reception and dispatch yard at Mindi and associated facilities at an estimated cost of Rs.81 crores
- (vi). Other logistics.
- (a). Procurement of launches and barges is under progress.
 - (b). 3 nos. Locos of 3100 HP locos have been procured.
 - (c). Tenders invited for Hiring of High power Tugs which is in advanced stage of action.
 - (d). Work order issued for procurement of 2 nos. High power Tugs and is under progress.

7.4 With reference to the decision taken at the joint hearing as brought in para 6.2. (i) and (iii) above, the VPT has vide email dated 11 November 2009 forwarded its revised proposal dated 11 November 2009 and details infrastructure improvement to the concerned users / user associations / prospective bidders. No specific comments from users / bidders is received on the revised proposal of the VPT. The port has, however, stated that KRIBHCO and M/s.SICAL Logistics Ltd. have furnished their comments to VPT. The port has furnished the comments made by KRIBHCO and the remarks of the port thereon.

8. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received from the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

9. With reference to totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the Visakhapatnam Port Trust (VPT) to fix upfront tariff cap for installation of mechanised fertiliser handling facilities at Visakhapatnam Port Trust (VPT) is in pursuance to the guidelines for upfront tariff fixation issued by the Ministry of Shipping, Road Transport and Highways (MSRTH) in February 2008 which require upfront tariff setting for projects envisaged to be developed by Major Port Trusts on Public Private Participation (PPP) basis.

As per Clause 2.2. of the guidelines of February 2008 for upfront tariff setting for PPP Projects at the major ports, the upfront tariff caps to be prescribed would be applicable to all the projects to be bid out for mechanised fertiliser handling facilities at the Visakhapatnam Port Trust during the next five years. It is noteworthy that the VPT is well aware of this position.

- (ii). It can be seen from the narration of factual position recorded in the earlier part of this Order that the VPT has modified its proposal four times since its original proposal filed in May 2009 (received by us in end of July 2009). The capital cost estimated in the original proposal of May 2009 was Rs.181.39 crores which has been revised after the joint hearing. Based on the suggestions made by some of the bidders, the port has reviewed its earlier proposal and proposed to allot

additional land to develop full rake siding facility. It has also included 2 reclaimers, 8 nos. of front end loaders and cost of 1 plat form and additional conveyor. The VPT in the revised proposal dated 11 November 2009 has accordingly revised the estimated capital cost to Rs.223.80 cores and has confirmed that the revised proposal has been circulated to the concerned users / bidders.

The last revised proposal filed by the VPT dated 11 November 2009 along with the information / clarifications furnished during the processing of the case is considered in this analysis.

(iii). It may be relevant to mention that the tariff guidelines of 2008, do not stipulate any exclusive norms for mechanised fertiliser handling facilities. The port has, therefore, adopted the norms prescribed for multipurpose berth to the extent relevant with updation and revision wherever necessary. Citing that the some of the facilities envisaged for mechanised fertiliser handling are similar to (mechanised) coal handling terminal, the VPT has also adopted the norms prescribed in the guidelines for coal terminal for some of the items such as estimation of power cost, repairs and maintenance cost, capital items of civil works and mechanical equipment, etc. to the extent relevant for the fertiliser handling facility proposed. Some of the users / bidders consulted in the case have also suggested adopting the norms prescribed in the guidelines for coal terminal since the mechanised handling facility proposed by VPT are to some extent comparable to coal terminal.

It is found that only the handling norms for general cargo and the normative free period are adopted from the multipurpose cargo terminal. The revised proposal filed by the VPT are mainly found to be adopting the norms prescribed for coal terminal for reasons already cited by the port with necessary revisions and updation for the mechanised handling facility envisaged by the port. Deviations proposed in some of the norms / parameters are, *inter alia*, discussed in the subsequent paragraphs.

(iv). Optimal Terminal Capacity:

(a). Optimal Quay Capacity:

(i). Optimal quay capacity of the mechanised fertiliser handling terminal is assessed at 6.17 Million Tonnes Per Annum (MTPA). The percentage share of capacity of Murate of Potash (MOP) is assumed at 24%, other fertiliser at 72% and general cargo viz. steel and bagged cargo at 4%. The share of cargo capacity assumed by the VPT is relied upon. In any case this will not make any impact on the final optimal capacity of the terminal which is limited by the storage and silos capacity.

(ii). The handling norms prescribed for fertiliser in the upfront tariff guidelines for multipurpose cargo terminal is 10,000 tonnes per day for vessels more than 30,000 tonnes parcel size and 7500 tonnes per day for lower parcel size vessels. The port has clarified that the handling norms for fertiliser prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth are for a semi mechanised handling whereas the VPT envisages mechanised handling of fertiliser. Thus, the handling norms prescribed in the guidelines for fertiliser for a multipurpose cargo terminal are not relevant.

(iii). The VPT has considered the handling rate for fertiliser at 25000 tonnes per day based on the two unloaders proposed to be deployed. One of the bidders KRIBHCO has pointed out that the handling rate assumed by the port is on the higher side. The port has, however, furnished the basis for arriving at the handling rate. In the absence of any specific handling norms prescribed in the guidelines for mechanised handling of fertiliser, the handling rate

assumed by the VPT is relied upon in the upfront tariff calculation. It is notable that the quay capacity is not a constraint in the instant case but, the capacity of storage and silos is the limitation factor.

For general cargo viz. steel and bagged, the port has considered the handling rate at 4000 tonnes per day as per the norms prescribed in the guidelines for multipurpose cargo berth. It is presumed that the general cargo may not be utilizing the mechanised handling facilities proposed to be deployed which is mainly for fertiliser handling which is the predominant cargo. The handling rate for general cargo considered by the VPT is adopted.

- (iv). At the handling rates proposed by the VPT, the optimal quay capacity of the terminal works out to 6.17 MTPA.

(b). Optimal Capacity of Bagging Plant and Silos:

- (i). The optimal capacity of bagging plant and silos determined by the VPT in the revised proposal is 4.30 Million Tonnes Per Annum which is the sum of storage and bagging plant capacity assessed at 2.52 Million Tonnes Per Annum and capacity of silos determined at 1.8 Million Tonnes Per Annum.

As stated earlier, the upfront tariff guidelines of 2008 do not prescribe any norms for mechanised handling of fertiliser. No norms are, therefore, available in the guidelines for determining the capacity of bagging plant and silos facility envisaged by the port for fertiliser handling terminal. Hence the approach and the basis adopted by the VPT for arriving at the optimal capacity of the Bagging plant and silos is relied upon subject to some modifications which are explained in the subsequent paragraphs.

- (ii). In the proposals filed by the port prior to the revised proposal dated 11 November 2009, the capacity of the bagging plant was determined at 8400 tonnes per day. However, for arriving at the optimal capacity of the bagging plant as a whole, the productivity was assumed at 7000 tonnes per day based on the expected evacuation of cargo by rail. The port was advised to examine the possibility of increasing the capacity of bagging plant and silos to minimize the mismatch between quay and yard capacity. Even some of the bidders have pointed out the need for additional storage area and improving the rail side facilities for better evacuation of cargo.

The port has accordingly, in the revised proposal considered additional area of land to match the evacuation of cargo with the output of bagging plant assessed at 8400 tonnes per day. The capacity of bagging plant is thus arrived at 2.52 Million Tonnes Per Annum (MTPA) by the VPT based on the revised productivity of bagging plant and reckoning 300 days. None of the users have raised any objection on the bagging capacity proposed by the port. The optimal capacity of bagging plant assessed by the VPT based on bagging service of 8400 tonnes per day is relied upon and accepted subject to taking the number of days in a year as 365 and applying the 70% optimum utilisation factor to the annual capacity as per the general prescription in the guidelines. Accordingly, the optimal capacity of the bagging plant works out to 2.15 MTPA.

- (iii). The optimal capacity of silos is determined by the port at 1.80 MTPA by taking the storage capacity at 12000 tonnes per day. For arriving at the optimum annual capacity of the silos, however, the capacity is lowered to 8000 tonnes per day based on the

capabilities of bagging and dispatch service available at the existing two private warehouses operating outside the port and applying the optimum efficiency factor of 75% thereon and reckoning 300 days.

As far as the project is concerned, the service envisaged is ship-shore handling, movement to silos and delivery in bulk form with reference to cargo moved through silos. Delivery is envisaged in bulk form and not in bagged form. It may not be necessary that only the existing warehousing services would continue and with the existing capacity at that, for the next 30 years. Further, it may not be necessary that all the cargo moved from silos in the bulk form would avail bagging services only from the existing two private warehouses. Even the port has admitted that continuation of existing warehousing arrangement is a commercial decision of the operator. That being so, limiting the capacity of the silos solely based on the capacity of the bagging service provided by the existing two private warehouses is found to be extraneous and not relevant in the normative method followed.

The optimal annual capacity of the silos is revised based on the storage capacity of silos assessed by the VPT i.e. at 12000 tonnes per day and the number of days in a year is taken at 365 and the normative utilisation level of 70% is applied for determining the optimum capacity. Accordingly, optimum capacity of silos works out to 3.07 MTPA.

Subject to the above modifications, the sum of the optimum capacity of bagging plant and silos is determined at 5.21 MTPA.

(c). **Optimal Terminal Capacity:**

The optimal capacity of mechanised handling of fertiliser is considered at 5.21 MTPA in the calculation of upfront tariff being lower of the two capacities i.e. quay and capacity of bagging plant and silos.

(v). **Capital Cost:**

The revised capital cost for the mechanised fertiliser handling facilities is estimated at Rs.223.80 crores. As stated earlier, the port has at the request made by the bidders proposed additional storage area for development of conveyors and rail platform, and additional equipment viz. 8 front end loader and 2 reclaimers. The port envisages the operator to develop and operate mechanised fertiliser handling facilities at the existing operational berth. The estimated capital cost, therefore, does not include cost for construction of berth. The port has confirmed that all vessel related services will be provided by the port and, therefore, relevant tariff for such services will be levied by VPT based on its Scale of Rates.

The upfront tariff guidelines for coal terminal broadly indicate the civil works involved and require to rely on the estimates the civil cost made by the port. The items of civil works estimated by the VPT follow the broad indicative list prescribed in the guidelines for the coal terminal. In addition to that port has included some of the items like silo farm, hopper track behind the berth, trucking parking area, provision for environmental works, etc. based on the handling facilities envisaged for fertiliser cargo.

The port has considered 2 unloaders, conveyors, and electrical works apart from additional equipment as suggested by some of the bidders. Since part of the optimal capacity is likely to avail bagging service and part of the cargo capacity is expected to be delivered from silos in bulk form, the capital cost relating to bagging plant is estimated separately. Cost of some common expenses like

drainage, building, etc. are, however, apportioned equally between the cargo handling facilities and bagging plant.

The port has clarified that in the absence of any norms prescribed in the guidelines for mechanised fertiliser handling, civil work and equipment proposed by the port are based on the handling facilities envisaged to be developed.

It is noteworthy that clause 3.2. of the guidelines for upfront tariff setting give flexibility to this Authority to make necessary adjustment in the norms based on justification furnished by the port and in view of port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines. It is relevant to mention that none of the users/ bidders have made any pointed objection on the civil work and equipment proposed by the VPT except certain specific issues of inadequate storage yard and requirement of additional front end loaders and reclaimers which has been addressed with by the port in the revised proposal.

The estimation of civil and equipment cost made by the port are with provision for contingencies to take care of any requirement which is not envisaged in the estimates, works contract tax and soil investigation, engineering / supervision charge. Despite specific request, the VPT has not furnished supporting documents / rate analysis etc., to validate the estimates of capital cost with reference to the unit rate adopted for civil work and equipment cost.

The Port has clarified that the estimates of civil works are based on rate analysis during 1st July '09. With regards to mechanical and electrical equipment cost, the port has explained that the manufacturers normally do not give budgetary offers to non-buyers. The port has confirmed that the estimates are based on the recent purchases of similar equipment by other major ports and that the rate adopted is based on prevailing market rates. Based on the clarifications furnished by the port, the capital cost estimates furnished by the port are relied upon subject to modification in the estimation of miscellaneous capital cost as explained in the subsequent analysis.

(vi). With reference to miscellaneous capital cost, the guidelines for coal handling terminal prescribe a norm of estimating this item at 5% on civil and equipment cost. The norm prescribed in the guidelines for other bulk cargo handling is also at the same level. KRIBHCO and M/s. SICAL Logistics Limited have, however, pointed out that the estimate of miscellaneous cost adopting the norm of 5% is on the lower side.

The VPT has in the revised proposal has estimated miscellaneous capital cost at 8% on the civil and equipment cost based on a suggestion made by an expert of Public Private Participation Appraisal Committee (PPPAC) to consider 12% towards miscellaneous cost. The estimation of miscellaneous capital cost is not found to be in line with the norms prescribed in the guidelines. The reasons for considering deviations are also not brought on record with necessary analysis to justify the modified norm proposed. It is relevant to state here that the Miscellaneous Capital Cost in the upfront tariff setting at other Major Port Trusts has been estimated following the norms prescribed in the guidelines. No extraordinary circumstances is brought out by the port warranting deviation from the norms prescribed in the guidelines only in its case. That being so, the estimation of Miscellaneous Cost considered as per the norms prescribed in the guidelines for coal and other bulk cargo handling terminal.

(vii). Subject to the above modifications, the total capital cost for cargo handling service is estimated at Rs.21758.36 lakhs. This includes Rs.4720.26 lakhs estimated for bagging and storage plant and Rs.17038.10 lakhs for cargo handling service excluding bagging and stitching service.

(viii). The return on capital employed is estimated at 16% of the estimated capital cost as per the norms prescribed in the guidelines. This works out to Rs.2726.10 lakhs for cargo handling service (excluding bagging plant) and Rs.755.24 lakhs for bagging and storage plant.

(ix). Operating Cost:

- (a). The power cost is estimated by the port adopting the consumption norms prescribed for coal handling terminal i.e. 1.4 units per tonne citing that the facility envisaged by it for mechanised handling of fertiliser handling consists of unloaders, conveyors, reclaimers, etc. which are similar to mechanised coal handling system. The port has also ascertained the power consumption from Coromandel Fertilisers Limited which is reportedly in the range of 1.25 to 1.4 units per tonne. For bagging plant, the VPT has considered power consumption of 0.50 units per tonne as ascertained by it from one of the existing facilities.

The unit cost of power considered by the VPT is Rs.6.20 and the port has confirmed that it is based on the prevailing unit cost of power incurred by the port. Even in the upfront tariff earlier determined in February 2009 for multipurpose cargo berth and liquid cargo berths, unit rate of power at Rs.6.20 was considered.

- (b). The port had earlier estimated repairs and maintenance at 5% of the equipment cost based on the norms prescribed for multipurpose cargo berth. KRIBHCO has suggested to provide repairs and maintenance at 7% based on the norms prescribed in the guidelines for coal and iron ore terminal. The bidder has in fact requested to provide 5% additionally towards repairs and maintenance cost due to corrosive nature of fertiliser. In the revised proposal, the repairs and maintenance is estimated @ 7% of equipment cost as per the norms prescribed for coal terminal keeping in view the fact that, the equipment proposed and method of handling from ship to storage for fertilizers is similar to that of coal terminal. Based on the clarification furnished by the VPT, repairs and maintenance cost estimate is accepted.

As per the norms prescribed in the guidelines for coal terminal, the repairs and maintenance cost on civil work is estimated at 1% on the civil cost, insurance cost at 1% of the gross fixed assets and other expenses at 5% of the gross value of fixed assets.

- (c). Depreciation is computed @ 3.34% on civil cost and 10.34% on equipment cost as per the rates prescribed in the Companies Act under the SLM for the relevant group of assets.
- (d). Lease rentals is calculated for the area proposed to be allotted for storage yard and bagging plant, silos, conveyor gallery etc. The guidelines for upfront tariff stipulate that lease rent for port land is to be estimated based on the rate prescribed in the Scale of Rates of the respective major ports.

The port has submitted that proposal for revision of lease rentals for the lands belonging to VPT which is due for submission for quinquennium 2008-13 has not yet been finalised as land valuations by District Revenue Authorities (DRA) is awaited. With reference to land proposed to be allotted at Zone 1C, the VPT has provisionally adopted the base rate approved by this Authority for the quinquennium 2003-08 subject to escalation @ 2% per annum compoundable as provided in Government policy guidelines on Land Management dated 8 March 2004. Similar approach was followed while determining upfront tariff for liquid cargo terminal and multipurpose cargo terminal of the VPT in February 2009.

The lease rental approved by this Authority for the Quinquennium 2003-2008 vide Order No.TAMP/41/2005-VPT on 22 April 2008 does not, however, cover Zone XA and XB. The port has clarified that the annual lease rent for land at zones XA and XB is arrived adopting the valuation of land fixed by the DRA, for quinquennium 2003-08 and applying 6% return as per the Government guidelines and applying annual escalation of 2%

per annum to arrive at the rate for the year 2009 which is also as per the Government guidelines. It is noteworthy that the port has recently submitted a separate proposal for fixation of lease rentals in respect of these zones on the same lines.

Since the lease rentals for the Zone XA and XB are not approved by this Authority for the quinquennium 2003-08, and also recognising the proposal in this regard is recently filed by the VPT, this Authority relies on the valuation of land provided by the District Revenue Authority (DRA) which is considered by the VPT for arriving at the lease rental. The approach adopted in arriving at the base lease rental applying 6% return and 2% annual escalation is in line with the Government guidelines on land policy and hence is accepted. In case the revised lease rental for the quinquennium 2008-13 comes into force before issue of the RFP for the proposed fertiliser handling facility, then the port may approach this Authority to review the upfront tariff with reference to this item.

(x). The statement for fixing upfront tariff submitted by the VPT has been modified in line with the above analysis. A copy of the modified statement is attached as **Annex - I**.

(a). The total revenue requirement from cargo handling service (excluding bagging plant) is estimated at Rs.6797.17 lakhs which is the aggregate of operating cost of Rs.4071.07 lakhs and Return on Investment of Rs.2726.17 lakhs.

The total revenue requirement from storage and bagging service is estimated at Rs.1640.95 lakhs which is the aggregate of operating cost of Rs.885.71 lakhs and Return on capital cost of Rs.755.24 lakhs

(b). The VPT in the revised proposal has apportioned 96% of the total estimated revenue requirement from cargo handling service (excluding bagging plant) handling charges, and 2% each towards storage and miscellaneous charge based on the revenue apportioned in the upfront tariff set for multipurpose cargo berth by this Authority for the port of Visakhapatnam in February 2009.

Since the facility envisaged by the VPT is similar to coal handling terminal as reported by the VPT and also recognising that norms prescribed for coal terminal are adopted for estimating most of the capital cost and operating cost items, it is found more appropriate to apportion the revenue requirement following the norms prescribed in the guidelines for coal terminal. Even the bidder KRIBHCO and M/s. Sical Logistics Limited have suggested to apportion revenue requirement following the norms prescribed for coal terminal. Accordingly, 98% of the estimated revenue requirement is apportioned to handling activity and 1% each to storage activity and miscellaneous services as per the norms prescribed in the guidelines for coal terminal.

(c). As the handling rate for general cargo assumed is different from fertiliser, the port was advised to consider proposing a differential composite handling rate for general cargo viz. steel and bagged cargo. The port has not proposed separate rate for steel and aged cargo citing that handling of General cargo is not under the scope of BOT Operator. It is relevant to mention that in the quay capacity calculation, the port has assumed share of general cargo at 4%. Recognising that the facility is mainly for mechanised handling of fertiliser cargo and also the share of general cargo is not very significant, the same rate as prescribed for the fertiliser handling is prescribed as upfront tariff cap.

Based on the optimal capacity of the terminal assessed at 5.21 MTPA, the upfront handling rate (excluding the bagging and stitching service) to meet the estimated revenue requirement of Rs.6661.23 lakhs from cargo handling service works out to Rs.127.85 per tonne.

- (d). Though, the upfront tariff calculation is made by the port separately for composite handling service (excluding bagging and stitching) and bagging and stitching service, the VPT has proposed to prescribe in the Scale of Rates a composite rate including bagging and stitching and a separate handling rate is prescribed if cargo does not avail bagging and stitching services.

In the upfront tariff schedule approved, the cargo handling charges (excluding bagging and stitching service) and upfront tariff cap for bagging and stitching service are prescribed separately as some part of cargo capacity is not likely to avail the bagging and stitching service.

- (e). Consequent to the above change in the tariff structure, the proposed Note no.1 under Schedule 2 – Cargo handling charges defining the services included in the composite handling service is suitably modified to exclude the facilities relating to bagging and stitching service. The Note no.1 in Schedule under Cargo handling charge is modified to state that composite handling charge includes unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard/ silos up to a free period of 5 days, loading cargo onto trucks / railway wagons. The composite charge also includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

- (f). As regards the tariff for bagging and stitching service which is a separate supporting facility envisaged, the port has apportioned the revenue requirement from bagging and stitching service over the estimated capacity of the facility. The approach adopted by the VPT in arriving at the upfront tariff for bagging and stitching service is accepted subject to modification made by us in the estimated revenue requirement and optimal capacity of bagging, storage and stitching plant. The upfront tariff for bagging and stitching service is thus arrived at Rs.76.46 per tonne as against Rs.67.30 per tonne proposed by the VPT.

- (g). In the proposed Scale of Rates, the VPT has proposed free period of 5 days for import cargo and 15 days for export cargo. The free period proposed for export cargo is not found relevant for fertiliser handling as port only envisages import of this cargo as the port do not consider any export of cargo.

The VPT has assumed 40% of the total cargo will attract demurrage. It has furnished calculation in support of its assumption. It has proposed the rate for the first slab (6th day to 10th day) at 1.60 per tonne. For the subsequent two slabs, it has proposed the rate at twice and thrice the rate of the base slab.

In view of modification in the optimal terminal capacity and estimated annual revenue requirement apportioned to storage service, the unit storage charge proposed by the VPT has been modified keeping the slab structure adopted by the VPT unaltered.

Consequently, the storage charge for the first slab is Rs.0.65 per tonne per day or part thereof. The rates for the subsequent slabs are determined accordingly.

- (h). Based on the modified revenue requirement and modified optimal capacity, tariff cap for miscellaneous charge is prescribed at Rs.1.30 per tonne as against Rs.3.20 per tonne proposed by the port. The miscellaneous charge covers charges for fumigation, cargo security, etc.
- (i). The port has proposed concessional tariff for coastal vessel / coastal cargo in composite handling charge as per clauses 4.3 and 6.1.2 of the tariff guidelines notified in the Gazette of India on 31 March 2005. The revenue impact of allowing such concession is, however, not considered while arriving at the proposed rates concessional tariff. On being pointed out, the port has confirmed that no coastal cargo is envisaged at the proposed terminal. Though prescribing concession rate to coastal cargo / vessel may not have any impact on the revenue realization, concessional rate is prescribed for coastal category in line with the Government policy in this regard.
- (xi). Definitions of some of the common terms like foreign going vessel, coastal vessel, per day are included in upfront schedule in line with the definitions prescribed in the Scale of Rates of VPT and other private terminals operating in VPT. Definition of week proposed by the VPT in the upfront tariff schedule is not found to be relevant and hence deleted.
- (xii). Some of the common conditions stipulated in the guidelines of 2005 and uniformly prescribed in the Scale of Rates of other major ports / private terminals such as users should not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the private terminal operator, non accrual of storage charge for the period when the operator is not in a position to effect deliver/ship the cargo when requested by user for the reasons attributable to the operator proposed by the VPT are incorporated in the upfront tariff schedule.
- (xiii). The VPT has proposed to prescribe a few conditions regarding the commencement of free period which are in line with the prescription at the other major ports / private terminals.
- (xiv). Recognising that conditionalities fixed now would applicable for a time frame of 30 years, the provision relating to penal rate of interest for delayed payment by users and delayed refund by the operator, is prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of the State Bank of India in line with the provision prescribed in other upfront tariff cases decided by this Authority

10.1. As per clause 2.8 of the Guidelines, the tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2008 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. In the instant case, since the estimation of capital cost and unit rate of operating cost considered in the upfront tariff calculation are as of 1 July 2009 as reported by the VPT, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2009 as rightly stipulated by VPT also in general note 5 in the proposed Scale of Rates.

10.2. As specified in clauses 2.9.1. and 2.9.2. of the guidelines, before commencement of commercial operations, the private operator shall approach this Authority for notification of Scale of Rates containing the approved ceiling rates and the statement of conditions, as required under Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963.

10.3. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

10.4. The performance norms for the projects should be clearly brought out in the bid documents. The private operator is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/concession agreement.

10.5. The actual performance of the private operators will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the Visakhapatnam Port Trust. If any action is to be taken against the private operators, the Visakhapatnam Port Trust shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Concession Agreement.

10.6. During the commercial operation at the terminal, within 15 days from the end of every quarter, the private operator shall submit to this Authority through the Visakhapatnam Port Trust a report containing the terminal's physical and financial performance during the preceding three months.

11. In the result, and for the reasons given above and based on a collective application of mind, this Authority approves the upfront tariff caps for mechanised handling of fertiliser at Visakhapatnam Port Trust attached as Annex - II.

RANI JADHAV, Chairperson
[ADVT III/4/143/09-Exty.]

ANNEX - I
FORMULATION OF UPFRONT TARIFF FOR MECHANISED FERTILIZER HANDLING FACILITIES AT VISAKHAPATNAM PORT TRUST
(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	Revised estimates furnished by the VPT	Estimates of VPT modified by TAMP
I	Optimal capacity		
(I)	Optimal Quay Capacity		
(a)	Share of capacity of different cargo items		
	Percentage share of capacity of Murate of Potash (S1)	24%	24%
	Percentage share of capacity of other finished fertiliser (S2)	72%	72%
	Percentage share of capacity of general cargo (S3)	4%	4%
(b)	Ship day Output (in tonnes per day)		
	- Handling rate of vessels carrying Murate of Phosphate (P1)	25000	25000
	- Handling rate of vessels carrying other finished fertilizer (P2)	25000	25000
	- Handling rate of vessels carrying general cargo (P3)	4000	4000
(c)	Quay Capacity = 0.7* $((S1*P1)+(S2*P2)+(S3*P3))/365$	6172880	6172880
	Quay Capacity in million tonnes / annum	6.17	6.17
(II)	Optimal Capacity of proposed storage and bagging plant and silos		
(a)	Capacity of Storage and Bagging Plant		
	- Capacity of storage shed (in tonnes / day)	28000	28000
	- Capacity of proposed bagging plant (tonnes/ day)	8400	8400
	- Capacity of evacuation of cargo (tonnes/ day)	-	-
	- Capacity of evacuation of cargo (in tonnes / per day) rounded off to say	-	-
	- Capacity of proposed bagging plant (tonnes/ annum) VPT has considered 8400 TPD * 300 days = 2.52 MTPA In our calculation, the number of days is 365 and optimum utilisation norm of 70% is applied as prescribed in the guidelines)	2220800	2146200
	- Capacity of proposed bagging plant (million tonnes/ annum)	2.32	2.18
(b)	Capacity of Silos		
	- Capacity of silos (in tonnes / day)	12000	12000
	- Designed capacity of existing bagging plant at a private warehouse(tonnes/ day)	5000	-
	- Capacity that can be achieved at 75% efficiency (75% * 5000 tonnes) (tonnes/ day)	6000	-
	- Capacity of silos (in tonnes / per annum) VPT has considered (6000 tonnes *300 days). In our calculation, capacity of silos recognized at 12000 tonnes per day, the number of days considered at 365 and optimum utilisation norm of 70% is applied as prescribed in the guidelines)	1800000	3066000
	- Capacity of silos (million tonnes/ annum)	1.80	3.07
(c)	Total Yard capacity (in million tonnes / annum) (a + b)	4.32	6.21
(iii)	Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal capacity of storage and bagging plant and silos (in Million tonnes/ annum)	4.30	5.21
II	Capital Cost		
	Carry Handling Activity	Rs. in lakhs	Rs. in lakhs
(I)	Civil Cost		
	- Hopper Track behind berth	69.35	69.35
	- Conveyor Galeries	1609.42	1609.42
	- Silo Farm	1174.34	1174.34
	- Trucking parking area	22.24	22.24
	- Transfer tower and Drive Houses	200.12	200.12
	- Dismantling Railway Tracks	11.68	11.68
	- Formation of Peripheral surface roads	333.53	333.53
	- Surface Drainage (in the revised proposal dated 11.11.09, 50% apportioned to storage and bagging plant)	5.56	5.56
	- Operational Buildings (in the revised proposal dated 11.11.09, 50% apportioned to storage and bagging plant)	15.01	15.01
	- Customs Compound wall (in the revised proposal dated 11.11.09, 50% apportioned to storage and bagging plant)	22.24	22.24
	- Provision for water suply	11.12	11.12
	- Provision for Environmental works	277.92	277.92
	- Soil investigation	16.67	16.67
	Subtotal (I)	3789.23	3789.23
(II)	Equipment Cost		
	- Ship unloader grabbing gantries (2 nos)	5781.27	5781.27
	- Conveyors (2500 mtrs)	2868.4	2868.4
	- Electrical works	1028.4	1028.4

1	2	3	4
· Reclaimers (2 nos)		2512.63	2512.63
· Front end loaders (5 nos)		266.83	266.83
	Subtotal (I)	12457.53	12457.53
(ii) Cost of Bagging Plant			
(a) Civil work			
· Bagging Plant		1083.98	1083.98
· Storage Shed		2701.64	2701.64
Formation of Railway Tracks		222.36	222.36
Surface Drainage (50%)		5.56	5.56
Operational Buildings (50%)		15.01	15.01
Customs Compound wall (50%)		22.23	22.23
	Subtotal (a)	4050.78	4050.78
Bagging Plants (2 nos) (mechanical work)		444.71	444.71
	Subtotal (iii)	4495.49	4495.49
(iv) Miscellaneous			
· 8% on Civil Cost and Equipment Cost at (a) and (b) (excluding bagging plant)		1298.14	811.34
· 8% on Civil Cost and Equipment Cost of bagging plant		359.64	224.77
	Subtotal (iv)	1857.78	1036.11
Total Capital Cost for Handling Activity	(I + II + III + IV)	22380.03	21758.36
III	Operating Cost for Cargo Handling Activity (Excluding bagging plant)	Estimates (Rs.in lakhs)	Estimates (Rs.in lakhs)
(a) Power Cost (14 units per tonne * Rs. 6.20 per unit * optimal capacity)		373.24	452.23
(b) Repair & Maintenance			
Civil Assets (1% on civil work)		37.69	37.69
Mechanical & Electrical Equipment including spares (7% on mechanical and electrical works)		872.03	872.03
(c) Insurance (1% on Gross asset value)		175.25	170.36
(d) Depreciation			
· Civil Work @ 3.34%		125.89	125.89
· Mechanical Work @ 10.34%		1288.11	1288.11
(e) License Fee		272.85	272.85
(f) Other Expenses (5% on gross value of assets)		876.25	851.90
Total Operating Cost		4021.30	4071.07
IV	Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for Cargo Handling Activity (Excluding bagging plant)		
(i) Estimated Revenue Requirement			
Revenue Requirement Cargo Handling service (excluding bagging plant)			
(a) Total Operating Cost		4021.30	4071.07
(b) Return on capital Employed @ 16%		2803.98	2726.10
(c) Total Revenue requirement from cargo handling activity		6825.29	6797.17
(ii) Apportionment of Revenue Requirement			
(a) Cargo Handling Charges (VPT has apportioned 96% of ARR) (Modified and apportioned at 98% of ARR)		6552.28	6661.23
(b) Storage Charges (2% of ARR by VPT) (in modified calculation by TAMP 1% of ARR apportioned)		136.50	67.97
(c) Miscellaneous Charge (2% of ARR apportioned by VPT) (in modified calculation by TAMP 1% of ARR)		136.50	67.97
(d) Total Revenue requirement from cargo handling activity		6825.29	6797.17
(iii) Cargo Handling charge (excluding Bagging plant)			
(a) Cargo Handling Charge			
· Revenue Requirement (Rs. in lakhs)		6552.28	6661.23
· Capacity (Million Tonnes per annum)		4.30	5.21
· Composite Handling Charge Rs. per tonne (foreign) (excluding bagging and stitching service)		152.40	127.85
(b) Storage Charge			
· Revenue Requirement (Rs. in lakhs)		136.50	67.97
· % of Cargo to attract storage charge		40%	40%
· Capacity of cargo to attract storage charge (lakh tonnes)		17.20	20.84
(c) Free period (Import)		5 days	5 days
(d) Storage Charge (beyond the free period)		Rate Per tonne per day or part thereof	Rate Per tonne per day or part thereof
· 1st five days		1.60	0.65
· 6th day to 10th day		2.40	0.98
· 11th day onwards		3.20	1.30
(e) Miscellaneous Charge			
· Revenue Requirement (Rs. in lakhs)		135.50	67.97
· Capacity (Million Tonnes per annum)		4.30	5.21
· Miscellaneous Charge per tonne		3.20	1.30
V	Operating Cost for Bagging and Stitching activity for cargo capacity of 21 lakh tonnes of Fertiliser including Muriate of Potash	Estimates (Rs.in lakhs)	Estimates (Rs.in lakhs)
(a) Power Cost (0.50 units per tonne * unit rate 6.20 * optimal capacity of bagging plant)		77.50	88.53
(b) Repair & Maintenance			
Civil Assets (1% on civil work)		40.51	40.51
Mechanical & Electrical Equipment including spares (5% on mechanical and electrical works on the original proposal, 7% on mechanical and electrical work in the revised proposal dated 11.11.2009)		31.13	31.13
(c) Insurance (1% on Gross fixed assets excluding bagging plant)		48.55	47.20
(d) Depreciation			
· Civil Work (3.34%)		135.30	135.30
· Mechanical Work (10.34%)		45.98	45.98
(e) License Fee		293.05	283.05
(f) Other Expenses towards salaries and overheads (5% on gross value of assets)		242.76	236.01
Total Operating Cost		904.78	885.71
VI	Estimated Revenue Requirement & upfront tariff for bagging and Stitching		
(i) Estimated Revenue Requirement			
Revenue Requirement for Bagging and stitching service (excluding bagging plant)		904.78	885.71
(a) Total Operating Cost		776.82	755.24
(b) Return on capital Employed @ 16%		1681.60	1640.85

1	2	3	4
III. Bagging and stitching Charge			
(a). Revenue Requirement (Rs. In lakhs)		1681.60	1640.85
(b). Capacity of bagging plant (each Tonnes per annum)		25.00	21.45
(c). Bagging and stitching Charge per tonne (Rs.)		67.30	78.46
VII. Cargo handling Charge proposed (Rs. per tonne)			
- Cargo Handling Charge (Excluding bagging and stitching service) (Foreign) as computed in IV(iii) (a)		152.40	127.85
- Bagging and stitching charge as computed in VI (b)(c) above		57.30	76.46

Annex - II**VISAKHAPATNAM PORT TRUST****UPFRONT TARIFF SCHEDULE FOR MECHANISED HANDLING OF FERTILISERS****1.1. DEFINITIONS**

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). "Coastal vessel" means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the competent authority.
- (ii). "Foreign going vessel" means any vessel other than a Coastal vessel.
- (iii). "Day" shall mean the period starting from 6.00 A.M. of a day and ending at 6.00 A.M. on the next day.

1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the customs or Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is "coastal" or "foreign-going" for the purpose of levy of vessel related charges; and the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). The cargo related charges for all coastal cargo other than crude including POL, Iron ore and Iron pellets and thermal coal should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
 - (c). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transhipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (d). The charges for coastal cargo / containers / vessels shall be denominated and collected in Indian rupee.
- (iii). Interest on delayed payments / refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of under this Scale of Rates. Likewise, the terminal operator shall pay penal interest on delayed refunds.

- (b). The rate of penal interest will be 2% above the prime lending rate of the State Bank of India.
- (c). The delay on refunds will be counted only 20 days from the day of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (d). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the terminal operator. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services where payment of charges in advance is prescribed as a condition in the scale of rates.
- (iv). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto and inclusive 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of above 0.5 shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (v). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of the bill.
- (vi).
 - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels : likewise, rebates and discounts are floor levels. The terminal operator may, if they so desire, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The terminal operator may also, if they so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels.
 - (c). The terminal operator should, however, notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (vii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to terminal operator.

2. CARGO HANDLING CHARGES:

(A). Composite handling charge (excluding bagging and stitching service):

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees	
			Foreign	Coastal
(a).	Finished Fertilisers including muriate of potash	Per Metric Tonne	127.85	76.71

Note:

The handling charges prescribed above is a composite charge for unloading of the cargo from the vessel including stevedoring and transfer of the same up to the point of storage, storage at the stackyard/ silos up to a free period of 5 days, and loading on to trucks / railway wagons. This composite charge includes wharfage and supply of labour, wherever necessary and all other miscellaneous charges not specifically prescribed in the Scale of Rates.

(B). Charges for Bagging and Stitching Service:

Sl. No.	Commodity	Unit	Rate in Rupees
			Foreign and Coastal
(a)	Finished Fertilisers including muriate of potash	Per Metric Tonne	76.46

3. STORAGE CHARGES:

The Storage charges for the cargo stored in the stack yard beyond the free period shall be as below:

(A). Free period:

Import cargo 5 days free.

(B). Storage charges after free period (per ton / per day)

Description	Rate in Rs. per tonne per day
First five days after expiry of free period	0.65
6 th day to 10 th day after expiry of free period	0.98
Beyond 10 th day	1.30

Notes:

- (i). For the purpose of calculation of free period Customs notified holidays and Terminal's non-working days shall be excluded.
- (ii). Free period for import cargo shall be reckoned from the day following the day of completion of final discharge from the vessel.
- (iii). Storage charge on cargo shall not accrue for the period when the terminal operator is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to the terminal operator.

4. MISCELLANEOUS CHARGES:

Rs.1.30 per tonne is a composite charge for all miscellaneous services such as fumigation, cargo security etc.

5. GENERAL NOTE TO SCHEDULE (2) TO (4) ABOVE:

The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2009 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31st March of the following year.
